This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

HE
669.5
.R5
062

Offenheim.
Der freie
deutsche Rhein.

1842

Library University of Michigan

Digitized by Google

FROM THE LIBRARY OF
Professor Karl Heinrich Rau
OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG
PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
BY
Mr. Philo Parsons
OF DETROIT
1871

Digitized by Google

HE
669.5
.R5
O62

Digitized by Google

Digitized by Google

PARSONS LIBRARY
University of
MICHIGAN

Der freie deutsche Rhein.

Geschichtliche und staatsrechtliche Entwickelung

der Gesetzgebung des Rheins.

Von

Heinr. Bernh. Oppenheim,
Dozenten der Rechte zu Heidelberg.

Stuttgart und Tübingen.
J. G. Cotta'scher Verlag.
1842.

Digitized by Google

Digitized by Google

Der freie deutsche Rhein.

Geschichtliche und staatsrechtliche Entwickelung der Gesetzgebung des Rheins.

PARSONS LIBRARY University of MICHIGAN

Von

Heinr. Bernh. Oppenheim,
Dozenten der Rechte zu Heidelberg.

Motto.

Omne regnum in se divisum desolabitur, nam principes ejus facti sunt socii furum.
Proemium Aureæ Bullæ.

Τὸν Φραγκὸν φίλον ἔχης, γείτονα μηδ' ἔχης!
Eginhardi Vita Caroli. Cap. XVI.

Stuttgart und Tübingen.
J. G. Cotta'scher Verlag.
1842.

Digitized by Google

Buchdruckerei der J. G. Cotta'schen Buchhandlung in Stuttgart.

Digitized by Google

Inhalts-Verzeichniß.

		Seite
	Vorrede.	
I.	Einleitung	1
II.	Ueber Flußrecht im Allgemeinen	6
III.	Aelteste Geschichte des Rheins. — Fränkische Zeit	14
IV.	Erste deutsche Zeit. — Das Reich	24
V.	Zeit der Städte-Verbindungen. — Rheinischer Bund	33
VI.	Von der goldenen Bulle an. — Einfluß der Rheinischen Churfürsten	48
VII.	Zeit des Verfalls	56
VIII.	Letzte Entwickelung durch Wahlcapitulationen und Friedensschlüsse	63
IX.	Neuere Zeit. — Französische Zeit und Rheinbund	75
X.	Verhandlungen zu Wien seit dem Pariser Frieden	101
XI.	Zustände nach der Wiener Convention und Verhandlungen der Central-Commission . .	125
XII.	Neueste Gesetzgebung	154

Digitized by Google

Digitized by Google

Vorrede.

Die deutsche Opposition hat seit mehr als zwanzig Jahren fast nur literarische Phasen durchgemacht. Seitdem ist ein Element in ihr zur Oberherrschaft gekommen, das nicht zum Heile des Vaterlandes gegolten hat, nämlich das des abstrakten Liberalismus, welcher rein geistige Postulate ohne alle innere Beziehung zur eigenthümlich nationalen Entwickelung aufstellt und verficht. Man könnte statistisch nachweisen, daß diejenigen Forderungen, welche manchmal die ganze Presse in Bewegung setzten, diejenigen Literaturmomente, welche als allgemein bedeutsam in allen Zeitungen bezeichnet wurden, oft im Volke weder durchdrangen, noch Anklang fanden! — Von den Hauptschriften des sogenannten „jungen Deutschlands" ist wohl kaum eine zu erwähnen, die ihrem Verleger

Digitized by Google

keinen Verlust gebracht hätte. Die Buchhändlerbörse ist freilich nicht der Maßstab für den Werth einer Gedankenrichtung, wohl aber für ihre Berechtigung zu zeitgemäßer und praktischer Wirksamkeit! — Das deutsche Volk hat nie, weder für die Frauen-Emanzipation geschwärmt, noch für die kritische Funktion, welche die Hand an das alte Christenthum legt, und dem Volke nicht mehr bietet, als es längst schon aus Voltaire's Schule gelernt, und wieder vergessen hat. Die Literaturblätter von heute und gestern, wie würden sie sich freuen, wenn eines der Stich- und Streitwörter, welche sie das eine und andere Mal so sorgfältig auf ihre Fahne gezeichnet haben, nur halb so viel gemeinsame Anregung erzeugt hätte, als das berufene Rheinlied von Niklas Becker, das wir nur in seinen Wirkungen betrachten dürfen als einen zufälligen Anstoß, welcher eine lang schlummernde Gesinnung geweckt hat. Wer hier die Thatsache unbefangen prüft, der wird den Spott verschmähen über die schlechten Verse und die noch schlechteren Melodieen, und die üblichen Phrasen von deutscher Hanswurstenjacke und Düperie verlachen, Phrasen, welche selbst von Düpierten ausgehen, die den Wald vor lauter Bäumen nicht sehen!

Alle und jede politische Opposition kann nur den Zweck haben, das Volk zur bewußten Theilnahme an seinen eignen Interessen reif zu machen, das

Digitized by Google

Schlummernde zu wecken, „das Wahre war schon längst gefunden!“ — Aber wie wird es Allen bewußt? — Der Publizist hat darum weiter keine selbstständige Aufgabe, als die, sich der „Möglichkeits-Politik“ des rechten Augenblicks mit rechter Kraft hinzugeben. Insofern könnte auch eine gute Regierung zur Opposition gehören, wenn sie das absichtlich thäte, was schlechte Herrscher wider Willen betreiben. — Jene aber, welche ihre Ansprüche als allgemein menschenrechtlich behaupten, ohne sie in der inneren Natur ihres Volkes zu begründen, welche zum Beispiel eine ausgedehntere Oeffentlichkeit verlangen, aber nicht als ein der deutschen Geschichte Angehöriges und dem deutschen Volke Zustehendes, sondern aus einer Art vager politischer Teleologie, sie arbeiten mit ihrem deutschen Kosmopolitismus nur dem französischen Absolutismus in die Hände, welcher, wie im alten Rom, darin besteht, den abstrakten Endzweck ihrer Staatseinheit und Staatsherrschaft über ganz Europa, und namentlich Deutschland, auszudehnen, bis sie selber an der Verallgemeinerung zu Grunde gehen! —

Unterdessen sitzt der deutsche Professor am Schreibpult und verfertigt ein System des Weltbürgerrechts, das auf den Mond eben so gut passen könnte, als für Deutschland, dergleichen ist bei uns nicht unerhört, aber — Exempla sunt odiosa! —

Digitized by Google

Die hohe Flamme der französischen Revolutionsbegeisterung ist verraucht, sie flackert nur noch als Strohfeuer. Die Charaktere sind verblichen, die Partheien erschöpft (1841). Ein neuer Aufschwung kann die Welt überraschen, wenn gleich nicht durch Eroberungskriege; aber so viel ist gewiß, daß ein neuer Aufschwung für Deutschland nicht aus Frankreich kommen wird. Es ist wahr, jede französische Umwälzung hat den Widerstand diesseits des Rheins neu belebt; und es ist, leider! noch wahrer, daß jede französische Reaktion eben so von den deutschen Regierungen benutzt worden ist, darum hat aber auch die deutsche Opposition noch nicht viel gefruchtet und viele Niederlagen erlitten, Niederlagen, die unmöglich gewesen wären, wenn die Opposition im Volksthum Wurzeln gefaßt hätte. Und ob die deutschen Regierungen durch das eben bezeichnete Verfahren populärer geworden sind, wollen wir hier nicht untersuchen!

Was wäre am Ende die Freiheit eines Volks, welche, der Fremde nachgeeifert, statt an heimischen Eichen, an treibhausartigen Pflanzen des Auslandes sich emporrankte? — Kann die Freiheit eines Volkes durch Landesverrath eingetauscht werden für die Ehre und Integrität desselben Volkes? — Diese Güter dürften auch nicht durch den leisesten Hauch eines Gedankens verletzt werden! — Statt dessen warfen deutsche Blätter die Frage auf, ob man sich als

Digitized by Google

Liberaler, wie sie es nannten, vorkommenden Falles gegen Frankreich wehren dürfe! — Freilich, mit den Rodomontaden allein ist es nicht gethan; es gilt, den tieferen Sinn dieser Aufregung zu begreifen! — Wohl ist das französische Repräsentativsystem eine weltbürgerliche Abstraktion, bestimmt, die Rundreise um die Welt zu machen, wie einstmals das seiner nationellen Form entkleidete römische Recht. Aber eine constitutionelle Form ist noch lange nicht die Freiheit selbst! — Ein Gerippe der Freiheit, würde sie nur Solchen genügen, welche die Staaten construiren, ohne die Völker dabei zu Rathe zu ziehen! Nichts destruktiver, als diese Art von Construktion!

Und dann, jede rein geistige Enthaltung will ihren praktischen Anstoß und Stoff haben, namentlich in Deutschland. Der Hermann in Grabbe's „Hermannsschlacht" führt seine Deutschen zum Siege, weil er ihnen die von den Römern geraubten Linsen und Erbsen vorzählt. Das ist ein feiner historischer Zug! Luther war ein praktischer Mann und fing das höchste geistige Befreiungswerk mit der Geldfrage an, dem Ablaß! —

Die geschichtliche Nothwendigkeit des Abfalls der Niederlande fand ihren äußerlichen Anlaß in dem „vierten Pfennig." Mit der Wahrheit ist die Geschichte nicht gelästert, und dem Wirken des Geistes damit keine Schmähung angethan, daß wir ihn auch

Digitized by Google

in den niedrigsten Mitteln bewundern, deren er sich bedient! —

Aber was hat Deutschland enger verbunden, der Bundestag oder der Zollverein? — Und wenn die englische Revolution an der Zersplitterung der religiösen Sekten ihren Anfang und auch ihr Ende nahm, so hat dagegen 1789, selbst in dem für enthusiastische Mahnungen rascher empfänglichen Frankreich, der Hunger die Bastille gestürmt! —

Wir Deutsche aber sollen den friedlichen Fortschritt darin begründen, daß wir auf den Wohlstand der Nation ihre Einheit und Würde nach Innen und Außen bauen. Dafür ist kein Gegenstand zu gering! Ein Kreuzer, der des Volkes ist, der den großen Verkehr mit anderen Völkern hemmt oder befördert, ist wichtiger, als Millionen oder ganze Länderstriche, die den Fürsten und in das Reich der Diplomatenfehden gehören!

Vielleicht ist die neue praktisch-nationale Richtung dazu berufen, die alte historische Schule von ihren Schlacken und Verkehrtheiten zu reinigen, und dem deutschen Bewußtseyn eine geschichtliche Begründung zu erringen, die den Fortschritt der Gegenwart nicht scheut, und — statt an die Zeiten zu erinnern, wo das altdeutsche Recht dem römischen Platz machte, — die großartigen Schöpfungen der Hanse vorführt, um nachzuweisen, daß deutsche Bildung sich nur über

Digitized by Google

die Welt verbreiten kann, wenn sie sich im Heimischen conzentrirt; — zugleich aber, um den versunkenen Glauben daran wieder zu beleben, daß Deutschland eine Macht ersten Ranges zu seyn vermag! —

Wir sind uns selber jetzt so entfremdet, daß wir die Analogie für das, was Volksthum ist und wie es heilig bewahrt wird, fast auf brittischem Boden jenseits des Meeres zu suchen haben! — Ein Theil unseres schönen Bodens, mit dem wir inniger zusammenhängen, als daß die Verheerungen der Fremden ihn hätten verketzern können, der schiffbarste Strom der Welt ist der Stoff zu so viel nationalen und rein praktischen Fragen, daß wir mit dem Bemühen, dieselben historisch beleuchtet zu haben, wohl auf das Einverständniß unserer Freunde hoffen dürfen! — Ihnen sey das Buch gewidmet, welche mir es nicht verübeln werden, daß ich mich mit Anstrengung oft durch die trockensten Materien gewunden habe, um die schroffen und hartnäckigen Gegenstände in ihr eigenstes Licht zu setzen. Den gelehrten Apparat, der eigentlich in einem fertigen Gebäude nicht sichtbar seyn dürfte, konnte ich einer äußerlichen Nothwendigkeit zufolge nicht ganz ausscheiden, und habe ihn deßhalb, so viel, als irgend möglich, in die Noten verbannt. — Manchmal mußte ich die strenge Chronologie der Geschichte verlassen, um die Fragen ungetrennt in ihrer wahren Entwickelung darzustellen, —

Digitized by Google

manche Frage, die längst gelöst ist, wieder aufführen, um zu zeigen, daß nur einträchtige Energie und der Gesinnung stolzes Selbstbewußtseyn die Hemmungen wegräumt, welche den Geist und das Heil Aller gefangen halten! —

H. B. O.

Digitized by Google

I.

Einleitung.

Uralt ist der Ruhm der Deutschen als kühner und unternehmender Schiffer.[1] Ihre Ausdehnung durch ganz Westeuropa wäre zu keiner Zeit ohne Seefahrt möglich gewesen; nein, die Kühnheit zu so weit ausgreifenden Unternehmungen, als von unseren frühesten Vorfahren berichtet wird, wäre auch keinem Binnenvolke aus dem ruhigen und sturmlosen Elemente des Landbaues erwachsen. —

Noch heute deutet unser Weltbürgersinn, der stets die Vermittelung mit den entferntesten Gegenden und Nationen begehrt, darauf hin, daß wir die Rechte und Mittel unserer Schifffahrt als ein heiliges

1 Taciti Annal. Lib. XI. cap. 22; Plinii Historia natur lib. IV. cap. 13 etc.

Für die übrigen Quellen und Beweise vergl. Fr. Ch. Jon. Fischers Geschichte des deutschen Handels; 2. Ausg. 1793. I. B. Kap. XIV. und Kap. L.

Caesar I. 53, IV. 4: De bello Gallico, Ueber die Rheinbeschiffungen der Germanen.

Digitized by Google

Palladium zu erkennen und zu wahren haben. — Mögen wir dabei hartnäckig der Verführung jener kurzsichtigen Praktiker widerstehen, welche, nur dem Nächsten und Dürftigsten vertrauend, unfähig sind, zur Blüthe deutschen Volksthums sich Plänen hinzugeben, die schon durch Karl den Großen und den großen Kurfürsten [1] unserer Nation historisch geworden sind, Plänen, wie sie ein Deutscher (Friedrich List) in seinem „System der politischen Oekonomie" kund gethan hat. —

Kein Land wird mehr ohne Schifffahrt und Kolonien zur rechten innerlichen Unabhängigkeit des industriellen Lebens und zur Herrschaft im geistigen Verkehre gelangen. Diesen Satz komentirte die Finanzgeschichte der neueren Zeit. [2] In Handel und Schifffahrt müssen wir aber die Stromfahrt als die Vorschule des Seeverkehrs betrachten, und darum ist der gemeinsame Stolz auf den freien deutschen Rhein

[1] Der große Kurfürst handelte mit Guinea, stiftete daselbst eine Kolonie: Großfriedrichsburg, und noch sonst Kolonien. — 1680 nahm er mit 9 kleinen Ostseeschiffen bei Guinea ein großes spanisches Kriegsschiff weg, zur Deckung versprochener Subsidien.

(Siehe Friedrichs des Großen Denkwürdigkeiten des Hauses Brandenburg unter dem Artikel: „Kurfürst Friedrich Wilhelm" ꝛc.)

Seine undeutschen Nachfolger ließen diese großartigen Schöpfungen untergehen.

[2] Vergl. Friedr. List's System der politischen Oekonomie; 1. Buch: Geschichte. 1841.

Digitized by Google

ein so glückliches Vorgefühl. — Zur Schifffahrt thut die alte Erfahrung, die eingeborne Anlage der anwohnenden Stämme so außerordentlich viel, daß es hier doppelt erfreulich ist, eine Geschichte nachweisen zu können, und doppelt der Mühe werth, es zu thun.

Namentlich der Rhein hat Geschichte, diese Ader deutschen Lebens, in dessen Wellen sich die Wandlungen deutscher Größe so treulich spiegeln. Seine Quelle entspringt auf deutschem Gebirge, seine Wasser sammelt er auf deutschen Gauen, und wo sein Ausfluß ist, da hieß es ehedem das deutsche Meer. Ist auch der Name verändert, mögen wir es doch gerne so behaupten, — trotz der Häckeleien schwächerer und eigennütziger Nachbaren, die durch ein Wortspiel (jusques à la mer) lange Jahre dem großen Prinzip des jetzigen Jahrhunderts Abbruch thaten, diesem Prinzip der Flußfreiheit, der Gemeinsamkeit des Elementes, welche wir so mühselig und nach so viel schweren Kämpfen der Zersplitterung unserer Zustände abgerungen haben. Freilich begann die Geschichte auch damit: aber damals hatte die unvermittelte Einheit noch nicht den Zwiespalt in sich überwunden; der Franke war noch nicht der Fremde; die heutigen Niederlande besaßen noch ungetrennt Friesen (und Bataver) vom deutschen Kaiser oder Reich zu Lehen.[1]

[1] Siehe v. Richthofens Friesische Rechtsquellen, 1840. I. S. 439 und 440. (Eine Sage, wie Karl der Große das Land genommen und seine „Küren"). S. 351: ein

Digitized by Google

So war der Rhein das Symbol deutscher Größe, und wenn das alte Reich blühte, dessen Schwer- und Stützpunkte vor und unter den Hohenstaufen in Italien waren, dann hoben sich auch die Freiheiten des Stromes, der Italien mit Deutschland verband. In diesen Zeiten keimten unter dem milden und sicheren Schutze des Krummstabs, unter dem „gut leben" war, geistliche, freie und Reichsstädte in seiner Nähe auf, kaiserliche Pfalzen erhoben sich daneben, und das Rheinthal war die Wiege der friedlichen Kultur in Deutschland, da drängten sich viel schützende Rechtsprivilegien von Kaiser und Reich.[1] — Später erhoben sich daraus die mächtigen Städtebündnisse; da wurden die Länder der Nordseeküste der Mittelpunkt zwischen dem Inland und dem über-

poetischer — wahrscheinlich verfälschter — Freiheitsbrief desselben Kaisers.

b) Ueber die Stämme am Rhein vergl. überhaupt: Eichhorn's deutsche Staats- und Rechtsgeschichte I. §. 12 a, 25 a ꝛc.

c) Lünig's Codex German. diplomatieus II. S. 1739: Belehnung der Grafen Geldern mit der Nymweger Erbvogtei von Friedrich I. 1172.

[1] Auch manche Eigenheit des kirchlichen Rechts schadete dem Handel, so das Eifern gegen den Zins, gegen den Handel mit Ungläubigen, oder überhaupt das allzu frühzeitige Verdammen des Handels mit ausländischen, nicht selbst verfertigten Waaren, die Verfolgung der Juden, u. s. w. — Die falschen Decretalen enthielten noch Manches gegen die Kaufleute. Vergl. Fischer's Geschichte des deutschen Handels I. B. Kap. LI.

Digitized by Google

seeiſchen Verkehr. Die Kraft davon lag alſo wieder im ſchönen Rheine, der — in der Mitte des Thals, dieſelben deutſchen Stämme nicht trennt, ſondern verbindet.[1] — Facta loquuntur!

[1] Wenn Eduard Gans im Sinne eines Hegel'ſchen Ausſpruches behauptet, daß der Strom deßhalb die Völker nicht trenne, weil er das wäre, überſchritten zu werden, was er doch mit jeder Grenze gemein hat, ſo überſah er den einfacheren Grund, daß der Fluß ſtets die Mitte eines Thales iſt und die Einwohner ſo leicht an ſeine unmittelbarſten Ufer heranzieht.

Digitized by Google

II.

Flußrecht im Allgemeinen.

Jeder Strom ist sein eigener Gesetzgeber. Wenn dieß in Bezug auf Polizei und Handelsgesetzgebung wahr ist, so sind doch allen Gesetzgebungen gewisse Bestimmungen über das Wesen eines schiffbaren Wassers gemeinsam. — Zuerst stimmen alle darin überein, daß das schiffbare Wasser kein Privateigenthum seyn könne, das römische Recht,[1] wie die germanischen, alte[2] und neue.[3]

[1] §. 2. Instl.: De adquirendo rerum dominio
C. 4. §. 1. L. 5. pr. Dig. de adquirendo rerum dom. (XLI. 1.)
C. 3. Dig. De fluminibus (XLIII. 12.)
C. 1 und 2. De Interdictis (XLIII. 1.) ꝛc. ꝛc.
und Mühlenbruch's Jahrbuch des Pandektenrechts, 2. Aufl. 2. Bd. §. 218.

[2] Sachsenspiegel II. 28 und II. Feud. 56. (Quae sunt regaliae — Imp. Fridericus.)

[3] Code civil., art. 538 und Preuß. Landrecht II. Thl., tit. 15. §. 38. — Preuß. Landrecht II. tit. 15, Abschn. 2 enthält noch treffliche Bestimmungen über die Entschädigungen eines Eigenthümers, dessen nicht fahrbares Wasser in ein

Digitized by Google

Das römische Recht, unsere sogenannte raison écrite, stellt es in dieser Hinsicht mit den öffentlichen Wegen und Landstraßen zusammen.[1] Aber deutlicher, als diese Zusammenstellung mit den vom Staate — publicae utilitatis causa — erhaltenen Kunststraßen belehrt uns das Bild der Welle selbst, die Weite des Stromes, der sich so wenig fassen und festhalten läßt, als ein Gedanke, daß solche Elementargeister nicht dem Eigenthum des Einzelnen unterworfen seyn können. Die Luft gehört Niemanden, aber der Strom gehört dem Staate.[2] Das ist keiner Frage unterworfen, denn die Idee des Staates hat seit jeher sich Alles zugeeignet, was sie erreichen und ergreifen konnte. Die zweckmäßige Benützung und Beaufsichtigung des Flusses war eine Staatspflicht,[3] daraus entsprang sogleich das Staatshoheitsrecht über den Fluß selbst.[4]

flößbares oder schiffbares auf Kosten des Staats verwandelt werden soll. — Das ausschließliche Recht an einem öffentlichen Flusse kann natürlich nicht ersessen werden. C. 9. Dig. De usurp. ꝛc.

[1] Vergl. die unter Nr. 7 zusammengestellten Gesetze, z. B. Publica interdicta sunt de locis publicis, de viis deque fluminibus etc. Tit. Dig.: De locis et itineribus (XLIII. 7.)

[2] Ueber den Unterschied von res publicae und res communes siehe Mühlenbruch II. §. 218.

[3] tit. Dig. (XLIII. 15.) De ripa munienda.

[4] Mittermeier's Lehrbuch des deutschen Privatrechts, 5. Ausg. §. 222 a.

Digitized by Google

In Rom war das natürlich, denn der römische Staat war eine Welt ohne Nebenwelt; in dem Staatsrecht des Mittelalters aber zog sich Alles in die Enge, und so drohte eine andere Verwechselung, die zwischen Staatseigenthum und Regal.[1] Diese Verwechselung entstand und konnte nur entstehen bei der Frage von den Einkünften, denn abgesehen davon, ist es nur zu klar, daß ein Fluß, der doch selten einem Lande allein angehört, juris publici ist; zum Regal im engern Sinne kann aber ursprünglich nur gehören, was zur Noth auch Privateigenthum seyn könnte. —[2] Aber solch trauriges Schicksal theilte der Fluß mit Wald und Forst, und nicht mit diesen allein. Ursprünglich nämlich waren die Begriffe von Staat und Herrscher, von Reich und Kaiser nicht scharf geschieden. Später, als sie schroffer aus einander fielen, stand dem sterblichen Herrn nicht der unsterbliche Staat, sondern dem einen Lehensherrn viele Vasallen gegenüber. Die Geschichte des Rheines wird diesen Punkt noch genug beleuchten, der sich praktisch als Unterschied zwischen Reichsrechten und Reservatrechten des Kaisers herausstellte. Das Völkerrecht der neuesten

[1] Mittermeier loco cit. §. 222 und Constitutio Friderici de Regalibus von 1158. (II. Feud. 56.)

[2] Mittermeier C. citt. II. §. 201 und folgende; die Vermuthung spricht nie für das Regal.

Ueber die Entstehung des Wasserregals und die freie Fischerei siehe auch: K. F. Eichhorn, deutsche Staats- und Rechts-Geschichte §. 362 (und 448.)

Digitized by Google

Zeit hat in seinen Verträgen (Vergl. unten Anm. 2) der Tendenz der französischen Revolution gemäß, einen höheren, gleichsam kosmopolitisch vereinigenden Standpunkt für das Eigenthum an großen Flüssen angenommen, nämlich den der gleichmäßigen Benutzung aller anwohnenden Mächte. [1] Auch die heilige Allianz adoptirte diesen Grundsatz, der mit dem Worte: „Freiheit des Flusses" ausgesprochen ward. [2]

Dazu bedurfte es keiner Fiktion von gegenseitigen Staatsservituten, vielmehr trat der Fluß selbst in seiner unverbrüchlichen Einheit, das Naturgesetz, an die Stelle von staatlichen Abstraktionen.

Diese natürliche, Allen heilsame und doch dem herrschenden Partikularismus und Kleinlichkeitsgeiste nur gewaltsam abgewonnene Ansicht von der Einheit des öffentlichen Stroms, der nicht nach Territorien abzuschneiden ist, findet sich schon in den älteren Rechten dadurch ausgesprochen, daß ein schiffbarer Fluß auch da, wo er nicht schiffbar ist, und mit allen seinen Armen [3] dem öffentlichen Rechte angehört und

[1] Vergl. die letzten Kapitel dieser Abhandlung.

[2] a. Histoire des progrés du droit des gens en Europe depuis 1648 etc., par Henry Wheaton. 1841. pag. 388 und folg. und b. Lüneviller Friede, 1801. art. VI. und XIV. (La navigation de l'Adige — — — sera libre.) c. erster Pariser Friede art. V.

[3] Vergl. das Citat in Nr. 4. S. 7, und Merlin Répertoire XII. pag. 169 und 170.

Digitized by Google

überall unfähig ist, in das Privateigenthum überzugehen.

So haben sich dieselben Grundsätze stets zeitgemäß im Sinne des Staatsrechtes entwickelt, und immer regte der große Fluß zu allgemeineren Gesichtspunkten und zur Befriedigung weiterschauender Bedürfnisse an. Noch eine andere völkerrechtliche Neuerung, hervorgegangen aus den Verträgen im Anfange dieses Jahrhunderts, schmiegt sich mehr, als das ältere Recht, der eigenthümlichen Natur des Flusses an.

Nämlich nach der Analogie des römischen Rechts von der insula in flumine nata würden die Flußinseln jedenfalls nach der Mittellinie des ganzen Stromes getheilt.[1] So soll es auch im deutschen Rechte seyn.[2]

Wenn nun schon eine Partei römischer Juristen[3] die neu entstehenden Inseln eines öffentlichen Wassers auch als Staatseigenthum betrachteten, und selbst einige deutsche Rechtsquellen,[4] namentlich eine kaiserliche Konstitution König Adolphs aus dem Ende des

[1] Thibaut, System des Pandektenrechts, 8. Ausg. II. Bd. §. 744.

[2] Köchy, Civilist. Erörterungen, I. Bd. Nr. 1. S. 71, und Sachsenspiegel II. 56. §. 3.

[3] C. 65, §. 4. Dig.: De fluminibus, dagegen eodem loco §. 1.

[4] Vergl. Mittermaier, deutsch. Privatrecht. 5. Ausg. I. §. 165. I.

Digitized by Google

13. Jahrhunderts, [1] sie für Regalien erklären, so wird damit an der Rechtsanalogie nichts gebessert für den Fall, wenn die Eilande eines Stroms zwischen zwei verschiedenen Uferstaaten getheilt werden sollen. Dafür haben nun die frühesten Traktate der Napoleonischen Zeit den Thalweg als Grenze bestimmt, [2] eine Bestimmung, die den Vorzug hat, daß niemals ein Stückchen Landes verschiedenen Herren gehören wird, eine Grenze, die den Vorzug hat, sehr leicht ermittelt zu seyn. [3]

Auch ein humaner Fortschritt liegt in dem allmähligen Abweichen von der beschränkten Ansicht des territorialen Eigenthums und der daraus folgenden endlich totalen Aufhebung des sogenannten „Grundruhrrechts" (laganum), des Strandrechts für Flüsse, [4] dem sich oft das barbarische Wildfangsrecht

[1] Vom J. 1293. — Vergl. unten Kap. VI. — Siehe auch Emminghans, Corpus juris Germ. I. pag. 13.

[2] Reichsdeputations-Hauptschluß v. 1803 und Octroi-Convention des Rheins: und vor dieser Lüneviller Friede v. 9. Febr. 1801. art. VI.

[3] Grenzvertrag zwischen Baden und Frankreich, hinsichtlich der Rheininseln, Art. I., VIII. und IX. vom 30. Jan. 1827 siehe Bad. Staats- und Regierungsblatt v. Jahr 1827. XXVIII. Stück S. 263, und Meyer's Staatsakten des deutschen Bundes ꝛc. 2. Aufl. Nr. XX. Ueber die juristischen Schwierigkeiten dieser Einrichtung vergl. unten das Kapitel vom Rheinbund.

[4] Pardesus, Collection des lois maritimes I. p. 313—318.

Digitized by Google

zugesellte.[1] Im römischen Rechte war der Privatgebrauch der Flüsse frei, so weit er nicht den der anderen Anwohner beeinträchtigte;[2] dennoch kannte man in Rom schon Zölle, portoria,[3] die oft unter den Kaisern durch ihre unmäßige Erhöhung Beschwerden veranlaßten.[4]

Wer könnte auch die Wege und Mittel des Verkehrs ohne Abgaben im Stande erhalten?!

Altdeutscher Rechtsgrundsatz war es, daß keine Abgabe ohne eine dafür erfolgte, gleichmäßige Leistung

[1] S. Jakob Grimm's deutsche Rechts-Alterthümer. 1828. S. 399.

[2] C. 4. Dig. De damno infecto XXXIX. 2 und tit. Dig. XLIII. 12: De fluminibus, ne quid in flumine publico ripare ejus fiat, quo pejus navigetur, und tit. Dig. XLIII. 13: Ne quid in flumine publico fiat, quo aliter aqua fluat, atque uti priore aestate fluxit etc. und C. 1. Dig.: De fluminibus (Ueber den zu erhaltenden Leinpfad).

[3] Dies waren eine Art Transit-Zölle oder Geleitsabgaben, für die Erhaltung der Wege, im Maße von 5 für 100. — Livius VII. 16. Dagegen die Lex Portoria — des Publicola —. Vergl. v. Ulmenstein's Pragmatische Geschichte der Zölle in Deutschland ꝛc. 1798. S. 3 und 1. Absch. 3. Kap.

[4] Taciti Annal. I. 78 und XIII. 50, 51 etc. C. 1. Cod. Vectigalia nova institui non posse; (ein Gesetz des Kaisers Sever); damit vergl. C. 10. Dig. De publican. et Vectigal. et commiss. und C. 7. Ced. De vectigalibus (Ueber Gleichmäßigkeit der Besteuerung).

Digitized by Google

statt haben solle.[1] Doch ward das im spätern Mittelalter durch die Herrschsucht und Gewaltthätigkeit der kleinen unabhängigen Herren dahin verkehrt, daß sie sich schon durch die Unterlassung von ungerechten Angriffen oder auch für die Erlaubniß, ihr Gebiet zu betreten, — und namentlich am Rheine, — bezahlen ließen. — So ging es, bis sich endlich in neuester Zeit die Idee einer unmittelbaren Staatseinheit unter Donner und Blitz selbst einführte. Ist das Staatsrecht bis dahin fortgeschritten, so heischt nun das Völkerrecht den Fortschritt, daß der natur- und civilrechtliche Satz, dem gemäß kein Einzelner die Gemeinsamkeit des Stromes betheiligen dürfte,[2] auch unter Staaten vollständig eingeführt werde. — So gut wie eine Macht die Schifffahrt willkürlich beschränkt, könnte sie ja auch den Strom in ein anderes Bette leiten!

[1] Vergl. das nächste Kapitel.

[2] J. J. Moser's deutsches nachbarliches Staatsrecht, 1773. S. 442.

Digitized by Google

III.

Aelteſte Geſchichte des Rheins.

(Fränkiſche Zeit.)

Seit Cäſar war das linke Rheinufer wohl vier Jahrhunderte lang römiſch geweſen. Die Römer haben Zölle von den Ueberfahrten erhoben, aber die Schifffahrt den Rhein entlang konnte in jenen ärmlichen Zeiten nicht bedeutend ſeyn, in welchen die Waldungen am Ufer kaum ſo weit gelichtet waren, als es zu Leinpfaden nöthig war. — Wenn ſchon ein römiſches Geſetz jedem Strome ſeine eigenthümlichen Gewohnheitsrechte läßt,[1] ſo ſchien die Beſchränkung der Freiheit auf dem Rheine mehr ein politiſches Inſtitut, welches zugleich die Herrſchaft der Römer beurkundete und den Verkehr der gebändigten Bewohner des linken Ufers mit ihren freiſinnigen Stammverwandten gegenüber erſchweren ſollte.[2] Auch rühmt es Tacitus an den unabhängigen Batavern, daß ſie aller Zölle und Abgaben los und ledig wären.

[1] C. 4. §. 2. Dig.: De publican. et Vectig. et commiss.
[2] Taciti Hist. IV. 64.

Digitized by Google

Von den römischen Instituten in Betreff des Rheinstromes ist nach ihrem Abzuge wenig übrig geblieben, da solche Bestimmungen sich ja nicht in privatrechtlichen Zuständen einbürgern, sondern von dem Wechsel staatsrechtlicher Verhältnisse abhängig sind.

Und nun gar in jenen 80 Jahren, wo sich in unbemeisterter Verwirrung wandernde Stämme um den großen Strom drängten, und endlich erst der Mischstamm der Alemannen links, verschiedene fränkische Stämme rechts festsetzten!

Von da an war der Rhein nicht mehr Grenze, weder unter dem ersten fränkischen Könige, dem Merovinger Chlodwig, noch bei der Theilung seines Reichs unter seinen Nachkommen, wo der Rhein stets inmitten Austrasien lag.[1] Eine kurze Theilung, 596 unter Childeberts Söhnen, war von keinem Bestand.

In dieser Zeit, unter dieser Herrschaft, deren Ursprung im Kriegsregimente den Grund gelegt hat zum späteren Feudalsystem und zu dem getheilten Eigenthume zwischen Grundbesitzer und Grundherr (König), — was auch der Rhein noch hart genug empfinden sollte, — da sammelten sich die ersten Masten auf Rhein und Schelde zum Schutze gegen die Seeräubereien der Dänen und Sachsen.

[1] Ueber die ältesten Grenzen des deutschen und fränkischen Königthums, siehe Weitzel's Rheinisches Archiv, Jahrgang 1814. Heft 12. — (Die Abhandlung von Ockhart.)

Digitized by Google

Der innere Handel mußte vor Karl dem Großen nothwendig höchst unbedeutend seyn, wegen der fortwährend patriarchalischen Lebensweise der zusammenlebenden Familienkreise, die Alles zur Wirthschaft Gehörige selbst verfertigten. Doch erwähnt schon Cäsar (De bello Gallico) Gallischer und Massilischer Kaufleute, die den rohen Hütten der erstaunten Germanen allerlei glänzende Waaren zubrachten. So frühe also war der Rhein schon überschritten, und der auswärtige Handel scheint sich demnach vor dem inländischen entwickelt zu haben.

Und wenn wir aus der Zeit Karls des Großen von den ersten Jahrmärkten am Rheine hören, Speyer, Mainz und Köln,[1] da unter diesem Weltreiche die verschiedensten, gleichsam zum Austausche prädestinirten Stämme nur ein Inland bildeten, so liefern unsere Quellen doch schon Schifffahrtsgesetze aus Pipins Zeiten, ja selbst die alten Volksrechtsbücher, die seit den Merovingischen Zeiten ein heilsames Gegengewicht gegen die adlige Willkür bildeten, lassen uns nicht alle Ausbeute entbehren; und zwar bezieht sich diese hauptsächlich auf den Rhein, um den sich meistens jene Völkerstämme herandrängten, und an dem sich auch die Fürsten ihre meisten Pfalzen oder Domainen vorbehalten hatten.[2]

[1] Meusel, Proclusio de praecipuis commerciorum in Germania epochis, p. 6.

[2] Ockhart, Geschichtliche Darstellung der Gesetzgebung über Zölle und Handelsschifffahrt ꝛc. 1818. S. 48—91 u. 114.

Digitized by Google

Daher die besondere Berücksichtigung der Gesetze und die besonders reiche Geschichte dieses Stroms! — Freilich enthalten die Rechte der ripuarischen Franken gar nichts, wiewohl diese dicht am rechten Rheinufer wohnten.

Dagegen heißt der tit. XXIII (XXIV im Cod. Fuld.) der lex Salica:[1] „De eo, qui navem sine permissu domini moverit aut furaverit.“ — Ein erhöhtes Strafgesetz! — Eine eigenthümliche Verordnung enthält der 83. Titel der lex Allemannorum in Bezug auf die Sperrung der Flüsse, die demjenigen erlaubt wird, der beide Ufer besitzt, oder sich mit dem gegenüber wohnenden Eigenthümer darüber vergleicht.[2] — Dazumal also scheint — namentlich am Oberrhein, der vielleicht noch gar nicht schiffbar war, — die Freiheit des Stroms auch noch gar nicht unveräußerlich gewesen zu seyn. — Die friesischen Gesetze setzen schon eine Geldbuße auf die Störung offener

[1] Lex Salica emendata, confer. Laspeyres Ausg. 1833. S. 61.

[2] »Si quis mulinum (Mühle) aut qualemcunque clausuram in aqua facere voluerit, sic faciat, ut nemini noceat, si autem nocuerit, rumpatur, usque dum noceat.« — »Si ambae ripae suae sunt, licentiam habet. Si autem non alterius sunt, aut roget aut comparet.« »Si quis aliquam clausuram in aqua fecerit, et ipsa aqua inflaverit, et ibi alicujus pecus negaverit, vel famulus vel infans, quidquid ibi negaverit, simile restituat, unumquodque secundum legem suam restituat.«

Digitized by Google

Schifffahrt. [1] Die lex Burgundionum (tit. 7.) wahrt die Unverletzlichkeit des Schiffes und der Herrschaft des Eigenthümers (dominus) darauf. [2]

Was die Zölle anbelangt, so eifern schon die allerältesten Quellen gegen die willkürliche Anlegung von neuen Zöllen. [3]

Dieß erinnert an die römisch-rechtliche Bestimmung, welche die Anlegung neuer Zölle der obersten Staatsbehörde vorbehielt, sie den Statthaltern und Prokonsuln untersagend. [4] Und so war es keineswegs das erste in seiner Art, wenn das I. Capitulare des J. 819, das als fernerer Zusatz zur Lex Salica, im 5ten Regierungsjahre Kaiser Ludwigs, des Frommen, in der großen Volksversammlung bei

[1] Additio Sapientum ad leg. Frison., tit. VI. §. 1. »Si quis in flumine viam publicam occluserit, XII. Solidis componat.» (v. Richthofen's Fries. Rechtsquellen. 1840. I. Band. S. XLII.)

[2] Die lex Vissigothorum (c. 5.) bestimmt schon eine feste Norm für die Entschädigungen bei Schiffbrüchen, welche für die Waaren des Verlierenden nach dem Verhältniß des geretteten Vermögens des Schiffsherrn geleistet werden sollte. Dieses moralische Verfahren war eine Vorbereitung, wie es scheint, für die später allgemeine Einführung des Rhodischen Seegesetzes in seiner zweiten Form. (Glück, Pand. XIV. §. 890.)

[3] Vergl. Geschichtliche Darstellung der frühern und spätern Gesetzgebung über Zölle und Handelsschifffahrt ꝛc. von J. F. Ockhart, 1818, S. 76, über ein Edikt Chlotar's II. vom J. 615.

[4] C. 10. Dig. De publican. Vectigal. et Commiss.

Digitized by Google

Achen gegeben wurde, [1] anordnete: „daß nur die Zölle, so unter des Herrn Pippinus Regierung [2] zu erheben Gewohnheit gewesen, beibehalten werden sollten und die seitdem errichteten wieder aufgehoben würden; und wo es nicht nöthig sey, vermittelst einer Brücke über den Fluß zu kommen, und wo ein Schiff mitten durch das Wasser oder unter der Brücke durchgefahren sey, ohne sich dem Ufer zu nähern, oder ohne da etwas zu kaufen oder zu verkaufen, solle weiter kein Zoll gegeben werden; und Niemand solle gezwungen seyn, die Brücke zu überschreiten, wo er neben der Brücke durch das Wasser habe schreiten können. Wer ferner an solchen Orten oder von Solchen, die in die Pfalz (palatium), oder von da ins Lager (hostis) gehen, [3] eine Abgabe erhebe, der solle dieselbe zurückbezahlen und als Bann (Friedensgeld) noch 60 Solidi erlegen." [4] Noch deutlicher spricht diesen Grundsatz ein und das andere Capitulare aus. [5] Wir enthalten uns dieselben alle

[1] Capitulare 17.: De injustis teloneis et consuetudinibus cfr. Laspeyres Ausg. der L. Sal. S. 172.

[2] Capitulare Pippini Reg. de 755 (ap. Goldast. Tom. III. Constt. Imper. p. 119. cap. 4.).

[3] Heer und Pallast waren zollfrei.

[4] Damit vergl. Kap. V. desselben Jahres 819, über Brückenbau.

[5] Capitulare Lib. III. cap. 12 apud Baluzz. T. I. Coll. 509. Lib. IV. cap. 47: »De injustis occasionibus et consuetudinibus noviter institutis, sicut sunt tributa et telonea in media via, ubi nec aqua, nec palus, nec pons,

Digitized by Google

anzuführen,[1] die doch im Wesentlichen dasselbe enthalten,[2] in denen wir aber klar den Ursprung aller deutschen Steuern erkennen, welche bekanntlich Anfangs nur indirekte Abgaben für geleistete Dienste waren.[3] Somit war ursprünglich der ganze Fluß frei, und nur von einem höchst gerechten Oktroi beschränkt, so weit es die Volkswohlfahrt erheischte!

Auch wurden die Zölle auf den Reichstagen ausgemacht, so daß sie durchaus nicht als ein uneingeschränktes Hoheitsrecht erscheinen.

Noch vielfach erscheint in der karolingischen Gesetzgebung ihres großen Gründers besonders schützende Vorliebe für die Industrie. Dieser großartige Deutsche, der wirklich schon einen Donau-Rheinkanal zur Verbindung des ganzen Vaterlandes unternommen hatte,[4]

nec aliquid tale fuerit, unde juste census exigi possit, vel ubi naves subtus pontes transire solent, sive in medio flumine, ubi nullum obstaculum est, ut auferantur, antiquae autem ad nostram notitiam deferantur.«

[1] Ferner vergl. Capit. II. de 805. §. 13 (Capitula legis Salica a Carolo M. emendatae): »De teloneis — —, ut antiqua et justa — — exigantur. Nova vero sive injusta, ubi vel funes tenduntur — — —« Also sollte (ebenso nach dem Capit. v. 755, s. oben) sogar der Leinpfad für Pferde frei benutzt werden.

[2] Vergl. noch Capit. de 820, Caroli calvi cap. 5 etc. und a. Capit. m. cfr. v. Ulmenstein, Geschichte der Zölle, S. 40 und folg.

[3] Damit vergl. Sachsenspiegel II. 27, §. 2.

[4] Poeta Saxo ad a. 793. p. 149, und Anuales Laurishamenses, ad a. 793.

Digitized by Google

so sehr sich auch unüberwindliche Hindernisse entgegenstellten, — wie rasch würden heute zu Tage unter ihm Eisenbahnen-Netze und eine deutsche Flotte entstehen! Die früheste Bildung hob er durch den Handel, den Handel überhaupt durch Privilegien, in denen er vielfach Zollfreiheit gewährte, wie es ja oft Zweige — selbst des inländischen — Verkehrs im Anfange bedürfen. Hof und Heer waren zollfrei, wie noch jetzt die Fürsten [1] und ihre Gesandten. Seine Nachfolger überhäuften dafür die Geistlichen und die Stifter mit Vorrechten und unverdienten Befreiungen dieser Art.

Eine seiner weisesten Einrichtungen ward aber noch in den neuesten Flußgesetzgebungen festgehalten, daß er nämlich das zollpflichtige Kaufmanns- und Marktgut nicht mit den Schifffahrtsabgaben in Verbindung setzen ließ. [2] Bald aber wurden die Zollabgaben (custuma accisa, boshaftes Ungeld,

[1] Sachsenspiegel III. 60. §. 2; Schwabenspiegel, (Laßberg's Handschrift) §. 364.

[2] Für dieß Alles sind folgende Quellen anzuführen: a) Capit. Caroli M. de 778 oder 779 apud Goldast, (Reichssatzungen) Tom. III. Constt. imper. p. 122 (cap. 17 »itinerantibus nullum impedimentum — —«); b) Cap. de 805, cap. 26; c) Cap. de 807, c. 11 (C. citt. p. 150); und d) Caroli M. rescriptum ad Offam regem Merciae »De peregrinis et mercatoribus« — S. Goldast's Reichssatzungen. 1713. III. S. 141. e) Ludovici Pii de 819 cap. 19; ibidem p. 234; und Lünig, Spicil. Eccles. 6. cap. §. 3. p. 725.

Digitized by Google

indebitum genannt) verhaßt, wie jede Steuer, wenn die dafür eingetauschten Wohlthaten zur Gewohnheit geworden sind, und hier um so mehr, als die schwächeren fränkischen Kaiser sie bald zu allerlei Erpressungen mißbrauchten, und zuletzt unnütze Werke (überflüssige Brückenwehre und Flußgebäude) aufführen ließen, um dafür Gelder einzuziehen;[1] wie es ja eine alte Erfahrung ist, daß schwache und von den Nachbaren abhängige Regierungen nach Innen um so gewaltsamer verfahren![2]

Zur Handelsgeschichte dieser Periode gehört noch der Keim eines Instituts, das später auch für unseren Gegenstand wichtig wird, — wir meinen die Gesellschaften unter einem „Altermann" („sub seniore"), in welchen die Kaufleute damals zu Markte zogen, und die Reihe schützender Gesetze, welche z. B. den Kaufleuten das Patronat des St. Peter und damit neben dem Gottesfrieden (treuga Dei) das Mundium (advocatia) des Kaisers verliehen.

Dieß war wohl der Anfang der späteren Gilden, während die früheren Gilden und Brüderschaften — als ein Ueberbleibsel der heidnischen Zeit, — aus

[2] cfr. Houard, Anciennes loix des Français Vol. I. p. 424.

[2] So verlangte Karl der Kahle, zur Aufbringung seines Tributs an die Normannen (4000 Pfd. Silbers) von allen seinen Kaufleuten den 10ten Theil ihres Waarenlagers. (Fischer, l. c. I. S. 236 ff.)

Digitized by Google

ſittlichem Eifer gegen Völlerei und überflüſſige Eide immer mehr verboten wurden. [1]

[1] Caroli M. capit. de 779 cap. 16: (»ut sacramentum pro Gildonia non fiat —«) und Ludovici Pii Capit. de 829 cap. 10. «Collectae ad maleficiendum fieri omnimodis — — prohibendum. — Et si per negligentiam comitis — —«

Digitized by Google

IV.

Zweite Periode. (IX. XIII. Jahrhundert.)

(Deutsche Zeit).

Durch die Theilung von Verdün ward der Rhein ein Grenzfluß; allein Ludwig der Deutsche, der sich schon damals — des Weinbaues halber — einige Gauen jenseits vorbehalten hatte, hob diesen unnatürlichen Zustand nach 25 Jahren (868) gewaltsam auf, für beinahe ein Jahrtausend.

In dieser Periode der Hoheit des deutschen Reiches, namentlich unter den mächtigen Ottonen, war das Kaiserthum überwiegend, das die Marken des beunruhigten Vaterlandes beschirmte und die zersplitterten Kräfte zum Städtebau konzentrirte. — Die Rechte des Reichs ballten sich da in der kräftigen Faust des Kaisers zusammen, der sie leider später öffnete, um auf Kosten des Reichs einzelne Vasallen zu bereichern.

So erschien in dieser Zeit das Zollrecht als ein kaiserliches Regal.

Digitized by Google

„Alle Münzen und Zölle im Reiche gehören einem römischen König.“ [1]

„A teloneo, quod teutonica lingua interpretatum est „Zoll,“ quod in omnibus locis regiae potestati assignatur.“ [2]

Natürlich durfte Niemand Zölle anlegen ohne kaiserliche Erlaubniß. [3]

Bedeutende deutsche Staatsrechtslehrer haben hieraus das Zollrecht als ein privatives Regal gefolgert, z. B. Pfeffinger (im Vitriarius illustratus) und Ullmenstein, [4] welche Beide aber fälschlich dafür schon jene älteren Urkunden Pipins und Karls des Großen [5] anführen, und auch die im Sachsenspiegel [6] und schwäbischen Landrecht [7] verheißene persönliche Zollfreiheit der Könige damit verwechseln. Aber eben so gut hätten sie für Geistliche und Ritter ein solches Regal folgern können, da der Sachsenspiegel wie der

[1] Schwabenspiegel (Landrecht nach Laßberg's Handschrift, eddt. Reyscher 1840) §. 364 (S. 155) beruft sich dafür auf Pipin und Karl den Gr. (S. oben.)

[2] Dipl. Henrici IV. Imp. de 1073 (Siehe Goldast, Constt. Imp. (Reichssatzungen) III. de 1073).

[3] Dipl. Ottonis IV. de 1208. a. Lünig, Reichsarchiv, tom. XVII. und (Goldast, Constt. Imp. III. de 1209).

[4] Pragmatische Geschichte der Zölle in Deutschland ꝛc. 1798. S. 66.

[5] Von 755 und 778 ꝛc. confer. das vorige Kapitel.

[6] Vergl. die Anmerkung Nr. 1. S. 21 oben.

[7] Schwabenspiegel (Landrecht) Laßberg's Handschrift edd. Reyscher 1840. S. 64. §. 133.

Digitized by Google

Schwabenspiegel, denselben gleich dabei[1] auch persönliche Zollfreiheit zusagt. Ferner erwähnen sie das eben angeführte Diploma Ottos V.,[2] welches nur die Zölle aufhebt, so ohne kaiserliche Erlaubniß angelegt worden.

Freilich gehörte der Kaiser zum Reich, und ohne ihn konnte nichts geschehen. Was beweist auch ein Ausspruch eines Kaisers, den kein Reichstag bestätigte.

Der Schwabenspiegel spricht aber gleich nach der erwähnten Stelle[3] ausdrücklich von dem römischen Reich und dem römischen Könige als den Verleihern der Zölle, und thut kund, daß der am römischen Reich frevelt, der sie sich anders anmaßt.

Eben so oberflächlich wird eine Stelle im longobardischen Lehnrecht, in der augenscheinlich alle Regierungs- und Verwaltungsrechte, kurz die umfassendsten Reichsrechte, unter dem Namen Regaliae zusammengefaßt werden,[4] von diesen deutschen Publicisten zu Nutz und Frommen kaiserlicher Willkür ausgelegt.

[1] Sachsenspiegel II. 27. §. 2, wo kurz vorher der gewöhnliche Zolltarif für Brücken, Wege und Flüsse angegeben war. Ebenso im schwäbischen Landrecht C. c. S. 90. §. 193. — Geistliche und Ritter durften dafür keinen Handels-Verkehr treiben.

[2] cfr. Anmerkung 3. oben auf S. 25.

[3] Vergl. Nr. 4. auf S. 28 unten.

[4] Feudor. lib. II. 56.

Digitized by Google

Freilich hatten sie Recht, sich dabei gegen die Anmaßungen der Landeshohen zu verwahren;[1] und daß erst kurz nach der Zeit der angeführten Urkunde die Reichsstände sich dieses Regal zugeeignet hätten, gibt Ulmenstein mit seinen Gewährsmännern (Vitriarius und Pfeffinger, Pütter in seinen Institutiones juris publici Germanici) gleichfalls zu.[2]

Wirklich aber gibt es andere Thatsachen, die leichter zu jener irrigen Ansicht verführen könnten, wenn man in den dunkeln Zeiten, von denen es sich hier handelt, von einzelnen Fakten zu sehr auf rechtlich feststehende Verhältnisse schließen dürfte: das Recht ward damals auch oft in der Form von Privilegien abgerungen. Das Allgemein gültige erschien vereinzelt. Zu den gleichsam widerspänstigen, aber von späteren Urkunden paralysirten Thatsachen zählen wir die vielen Schenkungen, daß z. B. dem aufblühenden Handel Straßburgs die Zollfreiheit auf dem Rhein geschenkt ward,[3] eine Begünstigung, die nachher viele wachsende Rheinstädte erhielten.[4]

[1] cfr. die Citate in Ulmenstein l. c. S. 71 und folg.

[2] Ulmenstein l. c. S. 70 und 71.

[3] Ludovici Pii, diploma v. J. 831, bei Bouquet, Recueil des historiens des Gaules, 1749. tom VI. p. 572. Das Diplom ist an die ecclesia Argentoratensis gerichtet; die Benützung war aber gewiß allgemein.

[4] Namentlich ward aber der Handel mit eigenen Fabrikaten entschieden vom Zolle befreit, der also hauptsächlich den ausländischen Verkehr belastete. Vergl. Just. Möser's patriotische Phantasien, 2. Ausg. 1776. 1. Bd. S. 271.

Digitized by Google

Ueberhaupt ertheilten die Kaiser im 11. bis 13. Jahrhundert vielen aufblühenden Handelsstädten am Rhein umsonst oder gegen kleine, nur scheinbare Abgaben, vollständige Zollfreiheit aller Orten, wovon aber meistens die Hauptzollstätten, namentlich Mainz und Köln, ausgenommen waren;[1] damals förderten solche Dispensationen, als es noch darauf ankam durch das Beispiel der fremden die inländische Produktion zu heben. Später arteten sie in unbedachte Willkür aus.[2]

Häufig auch wurde das Recht der Erhebung von Zöllen an einzelne Reichsstände verschenkt; und noch öfter maßten sich die großen Herzöge und auch viele kleine Reichsglieder dieselben eigenmächtig an,[3] wogegen viele Reichsgesetze eifern,[4] die zugleich den

[1] Fischer, Geschichte des deutschen Handels, I. S. 566 u. folg. — Siehe auch unten Anmerkung 1. auf S. 30, das Diploma Henrici VI. von 1073 Zollfreiheit für Worms; die Bestätigung durch Kaiser Friedrich I. siehe in Lehmann's Speyerer Chronik 4. Buch, Kap. 22. S. 356.

[2] Ein paar Jahrhunderte später nannte Martin Luther Frankfurt am Main einen Abgrund, der alles inländische Vermögen für ausländischen Luxus verschlinge. („Kaufhandlung und Wucher," 1525.)

[3] J. M. Schmidt's Geschichte der Deutschen, 3. Bd. S. 93.; 4. Bd. S. 431.

[4] Constitutio de 1201 (unter Kaiser Philipp); vergl. Goldast Constt. imperiales 3. Bd. S. 367: constt. de diffidamentis: »Inhibemus et damnamus indebita et

Digitized by Google

Beweis liefern, daß zur Hohenstauffen Zeit die Kaiser zur Ausübung dieses Rechts selbst der Einwilligung der Stände bedurften;[1] doch mag in jenen Zeiten, wo es noch kaum direkte Steuern gab, die Zolleinnahme von den mit Bewilligung der Reichsstände angelegten Zöllen zu den Vorrechten der Oberhäupter des Reichs gehört haben,[2] und darum auch ihre Befugniß zu Vergabungen von schon angelegten Zöllen und überhaupt ihre Disposition, z. B. über die Flußschifffahrt.[3] So erhielt z. B. unter Otto III. der Erzbischof Willigis von Mainz mit dem ersten rheinischen Landstriche, der diesem Würdeträger übergeben ward, auch das Recht, Fährgeld zu erheben.[4] Aber schon ein Diplom Ottos I., Kap. 72,

inconsueta telonea et conductus (Geleite) et vexationes,« und Mainzer Reichsabschied v. 1235 (unter Friedrich II.) Kap. 10. §. 1 und 2.

[1] Dipl. Friederichs I. Imp. (Luenig, Cod. Germ. Dipl. tom. 2. p. 1739), die andern Diplomata Friedrich II. und Kaiser Wilhelm's siehe Fischer l. c., 2. Bd. S. 81 und 82. Note y und z.

[2] Kramer, Geschichte des rheinischen Franciens ꝛc. 1778. S. 226.

[3] Kramer, l. c. S. 226, Note y theilt 2 Urkunden mit, kraft deren das Lorscher Kloster unter den Karolingern ausdrücklich die Erlaubniß erst zu einer »Vinna ad piscandum in Rheno« und dann zu einer regelmäßigen Marktschifffahrt zwischen Worms und Lorsch erhalten.

[4] Pfeffinger ad Vitriarium etc. tom. 3. p. 491.

Digitized by Google

erwähnt der rheinischen Zölle zu Mainz, Köln und Tiel.[1]

Diese Reichszollstätten am Rheine legte man, wie es schien, frühzeitig an den Haupthandelsorten oder denen, so man durch das Stappelrecht[2] dazu gemacht hatte, an, und sie verblieben Reichszölle, selbst, nachdem die Landeszölle (seit Friedrich II.) einzeln den Ansprüchen der Landeshoheit wichen.

Wer kann aber von dieser monopolsüchtigen Periode alle die Monopole aufzählen, die, dem Prinzip des Wasserzolls zum Trotz, gegeben wurden? Eben so wenig, als den natürlichen Gegensatz derselben, die Unzahl der täglichen Gewalthätigkeiten nämlich, welche mit neuen Ritterburgen und Raubschlössern am Rhein entstanden. Die Reichsgesetzgebung dieser Zeiten, die unsern Gegenstand betrifft, ist voll davon und wir werden noch Proben genug

[1] Anderson's Geschichte des Handels I. S 399. (aus dem Englischen, Riga 1773.) Dieses Diplom des großen Otto gab der Stadt Magdeburg eine beschränkte Zollfreiheit, nämlich mit Ausnahme der Zölle an jenen drei Hauptpunkten am Rhein. In diesem Sinne genossen die meisten freien Reichsstädte Befreiungen.

[2] Darüber vergl. die Betrachtungen im nächsten Kapitel. — Wiewohl der Ursprung dieses Rechtes schon unter den fränkischen Königen in einem Capitulare von 803 zu suchen ist, erhält es doch seine Hauptbedeutung erst in der nächsten Periode. Siehe J. J. Moser's deutsches nachbarliches Staatsrecht, 1773. S. 646 u. folg., und Mittermaier's Privatrecht II. §. 574.

Digitized by Google

anzuführen haben, je mehr wir der höchsten Blüthe des Handels entgegeneilen. Die Kreuzzüge haben den Transport und die Wasserfahrten im Inlande selbst nicht wenig gehoben, und die Kriege in Italien den deutschen Gesichtskreis und den industriellen Verkehr bedeutend erweitert.

Frühe schon beschützten deutsche Fahrzeuge die friesischen Küsten des deutschen Meeres vom Rhein bis zur Weser gegen die seeräuberischen Einfälle der Dänen uud Normannen.[1] Schon um das Jahr 1000 fuhren rheinische Kaufmannsverbindungen eigene Waaren nach England.[2] Später besetzten deutsche Kolonien die Inseln auf dem Tyrrhener Meer und der Ostsee.[3] Das war die Zeit der Hohenstauffen, als die Idee der Oberhoheit des römisch-deutschen Reiches durchdrang, dieses geistliche Moment des Kaiserthums, welches, in der Vorstellung einer Schutzmacht für die europäische Christenheit die Anfänge allgemeiner Gesittung nährte, welche damals als Bestandtheile eines Völkerrechts, das Alle bindet, um Allen zu nützen, noch nicht begriffen worden wären, und noch nicht hätten zur Geltung kommen können.

Diese kosmopolitische Tendenz, die den Deutschen vielleicht bei so vielen andern Entwickelungsmomenten verderblich ward, hat der Ausbildung völkerrechtlicher Principien jedenfalls genützt.

[1] Anderson, l. c. S. 331 und folg.

[2] Anderson, l. c. 1. S. 336.

[3] Fischer, Geschichte des deutschen Handels I. Kap. LI.

Digitized by Google

So wurde allen Schiffen die freie Schifffahrt zugestanden und verboten, daß ihre Frachten an einem Strande angehalten oder für verfallen erklärt werden sollten. [1]

Auch das Grundruhrrecht sollte, geistlichen Verordnungen gemäß, von der weltlichen Macht durch Androhung von Achtserklärungen aufgehoben werden, [2] was aber schwerlich gelang, da dieses sogenannte Recht, das in rohen Zuständen so natürlich erscheint, in späteren Zeiten wieder auftaucht, um erst für einzelne Flußstädte durch Privilegien gemildert zu werden. [3]

[1] Häberlin, Allg. Welthistorie, 1768; (deutsches Reich). 2. Bd. S. 456.

[2] Die Verordnungen sind von Heinrich VI. und Friedrich II., und erscheinen in der oft wiederholten Form von Privilegien. — Vergl. Lünig's Reichsarchiv Tom. XIV. S. 263, und siehe Friderici Imp. Authentica »Navigia« ad C. 18. Cod. de furtis et servo corrupto (VI. 2). In diesem letzten Gesetz sind nur Seeräuber ausgenommen und als Strafe für die Ausübung des Grundruhrrechts ist Vermögenskonfiskation festgesetzt.

[3] Im J. 1433 gab Kaiser Sigismund den Straßburgern noch eine besondere Befreiung davon.

Digitized by Google

V.

Die Zeit der Städtebündnisse.

(Rheinischer Bund.)

Die Landfrieden Kaiser Friedrichs II.[1] und Rudolph I., des Habsburgers, von 1281, und Albrechts Reichsabschied von 1303,[2] bestimmen das alte Princip, daß keine Abgaben ohne Leistung statt finden sollte, nur umgekehrt und darum leider mit weniger Accent, „daß Diejenigen, die Brücken- und Straßengeld fordern, dafür auch diese Wege in Ordnung halten und den Bezahlenden das sichere Geleit geben sollten."[3]

[1] Landfrieden von Mainz, 1235. Kap. 10. §. 2.

[2] Der eine Verordnung Rudolphs von 1287 bestätigt; ebenso Ludwig der Bayer, 1323 zu Nürnberg, und 1325. Der Landfrieden von 1303 zu Nürnberg erklärt im 11. und 12. Kap. unrechtmäßige Zollerhebung für „Landfriedensbruch und Straßenraub." Im 13. Kap. werden die Zollanlagen der Interregna für ungültig erklärt.

[3] Vergl. Justus Möser's Osnabrückische Geschichte. 1. Ausg. 1. Bd. S. 370, 372 und folg.

Digitized by Google

Alle diese Reichsgesetze stimmen fast wörtlich mit den Mainzer Beschlüssen von 1235 überein, deren Veranlassung die war, daß nach Heinrichs VI. Tode, 1197, durch die Doppelwahl ein Zwischenreich zwischen Otto IV., Heinrichs des Löwen Sohn; und Philipp, Heinrich VI. Bruders entstand, dem zufolge, wiewohl beide Gegenkaiser dagegen eiferten (1201 und 1208), die Schlösser am Rheine sich als Herren des Flusses ansahen.

Möge diese Bemerkung hier an die Spitze gestellt sein, um anzudeuten, daß die Noth und Klage der vorigen Periode in dieser nicht geringer ward. Aber man ward sich klar über den Grundsitz des Uebels, die Ohnmacht der Staatsgewalt, und erschuf zum Ersatze dafür das große Arkanum: Association, welches diese Periode bezeichnet.[1]

Um so leichter ward man dazu geführt, als ursprünglich der durch die Umstände so schwierige Verkehr nicht von isolirten Einzelnen betrieben werden konnte, so daß die Kaiser, abwechselnd zwar die alten Gildonien als gefährliche Verbindungen und als einen Rest des Heidenthums verdammten,[2] andererseits aber

[1] S. in Friedrich Kortüm's Entstehungsgeschichte der freistädtischen Bunde, 1827, erstes Buch S. 72; die ausnehmend schöne Schilderung von der Noth und Gewalt damaliger Zeiten, der gegenüber sich Bürger und Bauern in gefesteter Gliederung erhoben.

[2] J. Möser's patriotische Phantasien, 2. Ausg. 1776. I. Bd. S. 258: das Verbot Bischof Heinrich's II. (1232)

Digitized by Google

im Interesse des aufblühenden Verkehrs doch oft gegen den Einzelhandel eiferten, das Recht der Zünfte und Korporationen anerkennend.

So entstand, nach dem Muster des lombardischen Städtebundes, selbst ein Muster für jede spätere Handelsverbindung, die Hansa, welche dem deutschen Namen auf allen Meeren einen Stolz und Ruhm verschaffte, an die ihre armen Nachkommen kaum glauben können.[1] Damals lebte auch deutscher Gemeingeist auf!

Die Hansa nahm den Schwer- und Mittelpunkt für ihre Verbindungen an den deutschen Nordseeküsten,

von Worms gegen die Handelskompagnien ꝛc. — Ockhart S. 176 erwähnt eine ähnliche Verordnung Kaiser Friedrichs I., der den Unabhängigkeitsgeist der Verbrüderungen in der Lombardei hatte kennen lernen.

[1] Ueber die Kriege, die sie glanzvoll beendet, die Inseln, die sie besetzt, schweige ich; man findet das in allen Compendien. Aber eins sey hier erwähnt, nicht ohne Beziehung auf die Ergebnisse unserer Tage: die vereinigte Hansa wußte sich durch ihre Macht alsbald eine unbezweifelte völkerrechtliche Anerkennung zu verschaffen; sie hatte ihre eigene Flagge, aktives und passives Gesandtenrecht. Sie unterhandelte mit allen Seemächten, um Abschaffung des Strandrechts für ihre Schiffe. Die Thatsachen wurden so mächtig, daß selbst der deutsche Reichsverband diesen Städtebund, der später die Rheinstädte in sich aufgenommen, als eine unabhängige Corporation anerkannte und zu den Reichstagen zog. Vergl. Reichsabschied von 1541 §. 88, v. 1543 §. 28, v. 1548 §. 47, und Reichsdeputationsabschied von 1564 §. 21.

Digitized by Google

welche unabhängiger lagen, als die Ostsee, und die für Niederlagen dadurch besonders geeignet erschienen, daß sie den halben Weg zwischen Nord und Süd bezeichneten. Durch spezielle Verträge verschafften sie sich ohnedieß überall Zoll und andere Freiheiten, die ausgedehntesten in England und Spanien, aber genügende in Flandern, Brabant und Holland;[1] da namentlich im Hennegau und in Flandern, zum Heil der dortigen Fabriken, die Zölle sehr unmäßig gewesen. Dies Alles belebte den Rheinstrom, noch dazu des klugen Hohenstauffen, des zweiten Friedrich, Bemühungen, der den rheinischen Städten und ihrer Schifffahrt viele Privilegien ertheilte, die gerade zur rechten Zeit kamen, denn die Zufuhr italienischer und morgenländischer Waaren und die Zulassung niederrheinischer Gewerbe belebte selbst den Oberrhein. Besonders hervorzuheben sind die ausgedehnten Jahrmarktsrechte oder Messen, welche Speier 1248,[2] wie Frankfurt 1220[3] erhielt, „universales nundinae.“ Landfrieden und Sicherheit für die dahin Reisenden, Befreiung von nachbarlichen

[1] Besonders in den J. 1252 und 1256; siehe Georg Sartorius Geschichte des Hanseatischen Bundes, 1802. 1. Buch.

[2] Die Urkunden über diese Schöpfungen K. Friedrichs II. siehe in Lünig's Reichsarchiv. Contin. IV. P. specialis II. (Bd. XIV.) p. 465.

[3] Lünig, Reichsarchiv, Contin. IV. Pars specialis I. (Bd. XIII.) p. 557.

Digitized by Google

Zöllen, zum Beispiel die Speyerer vom Oppenheimer.[1] — Gewöhnlich wurden solche Befreiungen an die Messen geknüpft. — So entstanden für den niederländischen Waarenzug drei große Stapelplätze: Köln, Mainz und Speier, später noch Straßburg. Solcher durch das Gesetz bestimmter Sammelplätze, wie diese ihren Ursprung schon in der fränkischen Zeit hatten, bedurfte es ja, um in roheren Zeiten, welche dem freien Verkehre so viele Hindernisse in den Weg legten, den Handel zu sichern und zu konzentriren. — An allen drei Orten mußten die Waaren auf das Kaufhaus gebracht werden, um von da erst — nach Bezahlung der Abgaben — umgeschlagen zu werden, das heißt: auf andern Schiffen weiter zu ziehen oder auf der Achse durch das Land geschafft zu werden.

[1] Lünig, loco citt., Bd. XIV. p. 466 (a. 1233). Beispielweise sey hier die Stelle angeführt: »Statuentes ut itidem sub securitate nostra et Imperii tam vicini, quam remoti conveniant cum mercimoniis suis, communia, sicut moris est, commoda faciendo. — Ut omnibus ad eas venientibus, morantibus et abinde reciduis secura tranquillitas praebeatur et quidem in personis et rebus undique serventur indemnes serventur, et nullus audeat eos offendere vel occasione qualibet aliquod ipsis impedimentum inferre, donec ad praetaxatum locum veniant et suh ejusdem nostra et Imperii securitatis indulgentia salubriter propria revertant. —«

[2] cfr. oben die Anmerkung über Stapelrecht und das Kap. von der fränkischen Zeit; und Lehmann's Chronik, IV. 22, das Dipl. K. Heinrichs V. für Speier.

Digitized by Google

Demgemäß hing das auch mit den Zunftrechten der Schiffer zusammen, die jeglicher Hauptort in seinem Schutze hatte. Anders konnte damals eine sichere Fahrt nicht bestehen. Für den Mangel freier Konkurrenz entschädigte wohl die Beaufsichtigung der ganzen Gemeinde, die ihr öffentliches Interesse mit der Ehre der Zunftglieder verband. — Namentlich aber scheint das Wasser ein erbliches Element, und — rechtlich oder thatsächlich — sind noch heute auf den Flüssen die erblichen Verbrüderungen nicht ganz abzuschaffen.

Von diesem Stapelrecht oder Stapelzwang, einem Institute so ganz im Geiste des Mittelalters, waren die sogenannten Venth-Güter ausgenommen, vielleicht deßhalb, weil ihre Einfuhr nicht besonders nöthig war oder in Zeiten der Noth nicht leicht vermißt ward. Die meisten Holländerwaaren, gesalzene und Farbewaaren vornehmlich, unterlagen dem Stapel; jedenfalls aber waren Meßgüter befreit.

Einzelne Städte bekamen mit der gänzlichen Zollfreiheit natürlich auch Dispens von der Stapelpflicht, so die Hansestadt Lübeck für den ganzen Rhein von Rudolph I.; die Speierer waren seit Heinrich V. des Stapels bei Mainz und Köln ledig.[1] Das Stapelrecht scheint in seinen Ursprüngen und rechtlichen Grundsätzen nach den Prinzipien der Zollgerechtigkeit

[1] Lehmann's Speierische Chronik, IV. Bd. Kap. 22. S. 363 u. folg.

Digitized by Google

beurtheilt werden zu müssen[1] und also auch Reichsregal[2] gewesen zu seyn; darum ward es auch als ein Privilegium der Belehnten betrachtet.[3]

Es war ja ein Ausfluß derselben Staatshoheit, wie das Zollrecht, aber eine strengere Beschränkung des freien Verkehrs, doch in den einzelnen Modifikationen bald härter, bald milder. Wenn es zuletzt nur noch in der Ausübung gezwungenen Umschlags bestand, so gehörte durch das ganze Mittelalter die Nöthigung zum Feilbieten der stapelpflichtigen Waaren dazu, ein erzwungener Markt! — darum hieß es stabile emporium[4] und ist dem Straßenzwang zu vergleichen, der dem Binnenlande das war, was jenes für Fluß und Meer.

Die Hauptstapelorte an den Nebenflüssen des Rheins waren Trier für die Mosel und Frankfurt für den Main. Hierin wie im Uebrigen, war die

[1] Vergl. die Beispiele in J. J. Moser's deutschem nachbarlichem Staatsrecht, 1773. IV. Buch. §. 7 ꝛc.

[2] S. Pütter's Erörterungen des Staats- und Fürsten-Rechts, 1793. I. Bd. S. 14.

[3] 1575 klagte Speier gegen die Kurpfalz, die an Oppenheim neuerdings ein solches Recht verliehen; das Reichskammergericht entschied für Speier's ausschließliches Privilegium. — Dieses und ähnliche Fälle siehe in J. J. Moser, l. c. S. 653.

[4] Auf deutsch heißt es eigentlich — noch in den Schriften des vorigen Jahrhunderts — Staffelrecht, weil ursprünglich die angehaltenen Waaren auf den Staffeln, Stufen, der großen Kirchen und Dome ausgestellt wurden. —

Digitized by Google

Gesetzgebung der Nebenflüsse der des Hauptstroms in ihren Grundsätzen nahe verwandt.

Aus solchen Städten nun ging der neue Verein hervor, durch den sich die Gewerbsthätigkeit und Selbstständigkeit der unteren Stände an den Gegensätzen adeligen Uebermuths stählten. Wie alle wahrhaft nationalen Kaiser, wie Karl der Große, Heinrich der Vogler und die letzten Hohenstauffen, begünstigte auch der erste Habsburger die deutschen Städte, als die sichersten Bundesgenossen in der Gesittung und Bildung eines unzersplitterten Reichs. — Namentlich bekamen oft Orte das Vorrecht, daß in ihrem Umkreis keine Burg angelegt werden dürfe. [1]

Die Weisheit solcher gesetzlichen Bestimmungen beleuchtete damals nicht in einer totalen Form das Streben des Jahrhunderts, sondern trat in ganz vereinzelten Resultaten hervor. — Nichtsdestoweniger ist es klar, daß der rheinische Städtebund gegründet war gegen die Ritterburgen, welche — Schlupfwinkel für adelige Räuber — zu den unrechtmäßigsten Zollerpressungen an den Vorbeischiffenden täglichen Anlaß gaben. — Da sollten endlich die Landfrieden und Reichsrechte gewaltsam behauptet werden, die während des Interregnums nicht einmal kaiserlichen Schutz genossen; auf diese negative Weise wäre man für Handel und Schifffahrt bald zu einer gewissen systematischen

[1] Im Landfrieden von 1276 bestimmte Rudolph I., daß auf eine Meile im Umkreise nirgends eine neue Burg angelegt werden solle. —

Digitized by Google

Uebereinstimmung gelangt, da Eines doch des Andern bedurfte! — Das drückt auch ihre Bundeskarte, die formula pacis von 1255[1] so deutlich aus, daß es unbegreiflich ist, wie ein Justus Möser die Tendenz dieses Bundes darin finden konnte, eine westliche Kompagnie zur Konkurrenz gegen die — mehr nordische — Hansa aufzustellen. Aber die ganze Anlage und Geschichte des rheinischen Städtebundes, seine Uebereinstimmung und nachmalige Verbindung mit der Hansa widerspricht dieser Ansicht als einer Verkennung.

Die ersten Bundesglieder waren Mainz, Worms, Speier, Basel und Straßburg, dann traten die rheinischen Bischöfe bei, und bald verpflichteten sich auch die schweizer und westphälischen Städte, im Ganzen über 70 Städte. So war endlich der ganze Rhein vereint. Dieselbe musterhafte Konsequenz, mit welcher die Genossen nur an verbündeten Städten zu landen sich verpflichteten, und keinem Feind, d. h. Unverbündeten, die Ueberfahrt gestatteten,[2] erschuf eine große Landmacht und viele Kriegsschiffe dazu, indem jeglicher Bürger — laut der Statuten von

[1] Im §. 36 und §. 11: »Item volumus, ut civitates omnes attrahant et adducant ad se naves in Passagiis seu viciniis, ut nullum sit Passagium, nisi ante civitates conjuratas, ne inimicis pacis ullus Rheni transitus concedatur, vel aliud exinde commodum valeant reportare! —«

[2] Siehe den §. 11 in der vorigen Anmerkung.

Digitized by Google

1254,[1] 1256 (§. 25, 29, 36) — wenn er nur 5 Pfund im Vermögen besaß, davon wenigstens einen Pfennig zu gemeinsamen Zwecken beitrug. Worms und Mainz standen den Versammlungen des Ober- und Niederrheins vor. Später, während der Vereinigung mit der Hansa, gehörte auch Köln zu den Haupt- und Vororten. Der König Wilhelm von Holland bestätigte sie auf dem Oppenheimer Städtetag, 1255. — Natürlich wurden die alten Geleite und Geleitsgelder überflüssig, und da die Besitzer derselben ihr Recht nicht gutwillig aufgaben, so erhoben sich, unter K. Richard von Kornwallis, von allen Seiten laute Klagen, die zu stillen der Reichstag im Landfrieden von 1268 alle Rheinzölle aufhob, bis auf die uralten Reichs- oder Kaiserzölle bei Boppard und Kaiserswerth. An scheinbar so kleinlichen Erfolgen war das Bewußtseyn des einigen Volksthums erwacht. — Kurz darauf (1271) rissen die Reichsstädte, welche sich und ihren Verbündeten nicht nur die alten Freiheiten zu erhalten, sondern auch die Unabhängigkeit von aller Landeshoheit zu erringen, mit Glück erstrebten, alle Zollhäuser von Straßburg bis Köln gewaltsam nieder. — 1277 beschworen sie wieder eine Fortsetzung des Bundes gegen die neuen Landfriedebrecher, die

[1] A. 1247 hatte der Bund schon auf kurze Zeit bestanden und war 1254 durch den Mainzer Bürger Arnold Walpoden erneuert worden. „Ein offenkundiges Beispiel gesteigerter Staatsentwicklung" nennt ihn Kortüm, l. c. S. 72.

Digitized by Google

violatores sanctae pacis,[1] 1293 begehrte Kaiser Albrecht selbst,[2] vielleicht aus Gründen, die nicht mit der eigentlichen Frage zusammenhingen, von den rheinischen Kurfürsten die Abschaffung der Rheinzölle, welche die Willkühr seit dem Falle der Hohenstauffen eingeführt hatte. Trotz dieses Eifers für das Recht und die Freiheit des Stroms gewährten diese späteren Kaiser doch selbst so häufig neue und ungerechte Zölle — etwa um die Bedingungen ihrer Wahl zu erfüllen — daß das ursprüngliche Verhältniß niemals ganz ins

[1] Instrumentum confoederationis von 1278. Darin steht: «In quantum valemus procedere manu valida — contra omnes, qui thelonea inconsueta et injusta supra alveum Rheni recipere volunt, hoc adjecto, quod omnes sive Religiosi, sive Seculares in Rheno descendentes et ascendentes de rebus suis quod taxavimus et statuimus communi consilio apud Moguntium et Boppardiam summam proportionaliter suae pecuniae in subsidium et defensionem pacis ministrabunt, ut eo potentialiter et liberaliter ipsos in corpore et rebus praedictis defensare valeamus.» — Der hier erwähnte Zoll zu gemeinsamer Unterstützung hieß nachgehends der Wormser Bundeszoll, und war auf die Geräthschaften gelegt. Er erhielt sich bis in die letzten Zeiten.

[2] S. oben die Erwähnung der vielen Landfrieden und Reichsabschiede, welche nach dem Mainzer Landfrieden v. 1235 wiederholten, „daß Niemand neue Zölle anlegen oder die alten erhöhen solle," — das wiederholten 1292 Adolph von Nassau, 1298 Albrecht I. und 1303 derselbe; (in diesem ist besonders Kap. 11—13 zu beachten; vergl. noch unten;) vergl. Häberlin's Reichshistorie II. Bd. S. 706.

Digitized by Google

Klare kommen konnte.[1] — Und so hatten die Kurfürsten, 1298, eine Art von Recht,[2] dem Kaiser ihren langen und ungestörten Besitz entgegen zu halten. — Der Kaiser wandte sich vergebens an den Pabst, als er sich aber mit den Städten des Rheins verband, setzte er zu Köln und Trier sein Recht durch.[3]

Man sieht, was die Hohenstauffen behauptet, daß die Verleihungen der besprochenen Art, ohne die rechtliche Mitwirkung der gesammten Reichsstände, von ihren Vorfahren nur ungültig gegeben seyn könnten,[4] das galt noch immer. — Wie das Meer das Eigenthum Aller seyn sollte,[5] so war der Fluß

[1] Pfeffinger, Corpus juris publici, seu Vitriarius illustratus, Tom. III. p. 493 et 500.

[2] Ob verleihbare Regalien nur durch unvordenkliche Verjährung oder schon durch 40jährigen Besitz erworben werden, darüber vergl. die Schriftsteller, welche Klüber in seinem öffentlichen Recht des deutschen Bundes, 1831, im §. 356. Note d anführt.

[3] Häberlin, l. c. II. S. 711 und Joach. Erdm. Schmidt, Grundriß der Reichsgeschichte, VIII. Abtheilung §. 86.

[4] cfr. oben über die Constt. v. 1073. — Vergl. auch Datt, Volumen rerum Germanicarum novum, sive de Pace publica, 1693. Lib. I. cap. V. §. 30, p. 30, u. §. 33 und 34: Pax publica auspiciis Ludovici quarti Imperatoris ad Rheni tractum constituta est, ut Annalium Trevirensium fide notatur.« (Anno 1319.)

[5] Auch nicht ohne Widerspruch! Vergl. darüber: Henry Wheaton's Histoire du droit des gens 1841; II. Periode §. 18 und 19: Englands Ansprüche auf die Seeherrschaft und Dänemarks Ansprüche auf den Sund. — Die

Digitized by Google

das Eigenthum des ganzen Reichs, das heißt, der ganzen Nation. Ebenso ward auch der Landverkehr — durch die Post — ein Reichsregal,[1] und nicht das Privilegium Einzelner.

Beide Rechte, so wichtig in ihrer unbeschränkten und geregelten Ausübung, wurden leider immerfort verliehen und verschenkt. Noch 1351 hatte Karl IV. für seine Wahl viele Zölle am Rhein verliehen, freilich — auf „Widerruf;" an den Bischof von Speier hatte er erst den Speierer Zoll (für 45,000 Gulden) verpfändet und dann verschenkt. Da sperrten die Städte diesen Weg und nahmen ihre Handelsstraßen lieber zu Land, — eine Auskunft, die man öfter getroffen hätte, wären die Landstraßen nicht auch gedrückt und geängstet gewesen. Vor allen aber zeigte Straßburg, wie in Deutschland etwas durchzusetzen wäre! Es zog Ketten und hölzerne Pallisaden über den Rhein, und ließ in zwei Jahren kein Schiff passiren, bis ihnen Recht geschehen war.[2] So hatte endlich der Handelsstand in Fehde und Vertrag sein Uebergewicht erzwungen, ein neuer Amphiktyonenbund das eigensinnige Faustrecht gebändigt!

ersteren sind vorzüglich behandelt in Selden's Mare clausum und Hugo Grotius Mare liberum.

[1] J. L. Klüber's Oeffentliches Recht des deutschen Bundes. 1831, (3. Ausg.) §. 453. Note d, und Kurfürstliches Kollegialgutachten von 1570.

[2] Häberlin l. c. Bd. 8. S. 453 u. folg., und Oehlenschlager's Erläuterungen zur Goldenen Bulle, 1766. S. 201.

Digitized by Google

Etwas später als die Verbindung der 19 elsäßer Städte, kurz vor dem Zutritt des schwäbischen Städtebundes, hatten die Hauptplätze des rheinischen Handels: Mainz, Speier, Worms, Oppenheim und Straßburg in einem gemeinsam abgeschlossenen Landfrieden zu eigener Erhaltung feste Geleitsabgaben festgesetzt, die je nach dem Werthe der verschiedenen Waaren in mäßigen Ansätzen gewichtweise taxirt waren. [1]

Im J. 1338 ward in einem neuen Landfrieden derselben Städte, den 1341 Karl IV. bestätigte, unter andern genaueren Bestimmungen auch ein Bundesgericht von 9 Personen für die schiedsrichterliche Entscheidung der Bundesangelegenheiten festgesetzt. [2] Von den alten Geleitsgeldern wurden die nothwendigsten Materialien, als Brennholz, Kohlen, Heu, Fische u. drgl. ausgenommen. [3]

Um diese Zeit waren auch die Fürsten freigebig gegen einzelne Handelsstädte, restringirten aber desto strenger die früher anerkannte Zollfreiheit der Geistlichen, welche ja die Industrie doch nicht förderten. [4]

[1] Lünig, Reichsarchiv. Pars spec., contin. IV. Abth. I. S. 78 (im Bd. XIII.) und Datt, de pace publica 1693 liber I. cap. 5. §. 30. p. 30.

[2] Karl IV. machte noch Zusätze dazu. — Kopp, Von der Association der vorderen Reichskreise, 1739. S. 16 und 17 ꝛc.

[3] Fischer's Geschichte des deutschen Handels, 2. Bd. S. 248.

[4] Karl IV. konnte es nicht ändern, obgleich er in seinem Diplom von 1377 sehr dagegen losfährt, daß diejenigen am

Digitized by Google

— Im Jahre 1329 war Frankfurt am Main von allen Zöllen zu Waſſer und Land befreit. [1] 1349 beſtätigte Karl IV. Kölns alten Freiheitsbrief, in welchem der Stadt unbedingte Zollfreiheit und Stapelrecht zugeſagt ward.

So lockte man um dieſe Zeit die Fremden immer noch durch Meſſen und durch Verleihungen von Zollfreiheiten zum Kauf inländiſcher Induſtrieprodukte an, während ſpäter eine ungeſchickte Zollgeſetzgebung die Inländer zum Einkauf ausländiſcher Waaren verführte. Daß man in der Sitte damaliger Zeit ſolche Freiheiten nur gegen gewiſſe ſymboliſche Scheinabgaben verlieh, wie es ſich namentlich die Nürnberger überall zu verſchaffen wußten, darf uns nicht Wunder nehmen. [2]

ärgſten geplagt würden, welche die Waaren doch nur für ihren Hausgebrauch importirten. (Vergl. oben über die Zollfreiheit der Geiſtlichen.)

[1] Von Ludwig IV. K.

[2] Eine ſchöne Schilderung davon liefert Goethe in: „Wahrheit und Dichtung. Aus meinem Leben.“ — im I. Bd. unter den Erinnerungen der Frankfurter Meſſen aus ſeiner Kindheit. — Siehe auch J. J. Moſer's Nachbarliches Staatsrecht, S. 604.

Digitized by Google

VI.

Von der goldenen Bulle an.

(Zeit der rheinischen Kurfürsten.)

Am Rheine hatten sich seit langer Zeit die geistlichen Kurfürsten großen Einfluß zu erwerben gewußt. Für ihre, nur unter Bedingungen verliehenen Stimmen zur Kaiserwahl ward ihnen ein Hoheitsrecht nach dem andern übergeben. So bildete sich ihre Landeshoheit immer mehr aus; und namentlich die Pflege des Rheinstroms mit ihren Rechten und Pflichten gehörte ihnen längst an. Friedrich II. schon hatte ihnen in seiner Constitution der geistlichen Reichsfürsten (§. 2) zugesichert, daß keine neuen Zölle errichtet und die ihren Stiftern zuständigen denselben erhalten werden sollten. Natürlich folgerten sie daraus bald ein unabhängiges Zollregal, — das ihnen zwar 1301 noch von K. Albrecht bestritten wurde.[1]

[1] M. J. Schmidt's Geschichte der Deutschen, III. Theil. 7. Buch, Kap. 3. S. 424. Sie antworteten: »Telonea nostra longo tempore debite accepimus, et Antecessores nostri longo tempore receperunt, et eos reges Romanorum minime turbarunt. Unde et nos haec telonia nolumus resignare.«

Digitized by Google

— Karl IV. aber, der gesetzgebungslustige Kaiser, gab ihren Ansprüchen eine rechtliche Grundlage. In der goldenen Bulle (1356) nämlich, deren Hauptzweck darin zu liegen scheint, aus den Kurfürsten eine selbstständige und mächtige Korporation zu machen, welche zur Noth während den Wahlfehden und Zwischenreichen die Zügel des Reichs nicht erschlaffen ließe, ward den Kurfürsten neben dem Rechte besonderer Versammlungen [1] auch das zugesprochen, [2] die Zölle am Rhein als einen ewigen und unverbrüchlichen Besitz zu behaupten. [3] Seit dieser Frist hat der Rhein eine doppelte Gesetzgebung, unterliegt er doppelten Einflüssen, den alten Bestimmungen des Reichs, und den neueren der Kurfürsten, welche bald in Zollvereinen oder Zollkapiteln sich verbanden, deren Ergebnisse die häufigen Kapitelschlüsse oder Zollrezesse enthalten. [4] Wohlgemerkt, diese Zollvereinigungen beziehen sich blos auf die Fahrt des Rheins, auf das freie Transito und Geleite, nicht auf die Mauthen am Eingange der einzelnen Territorien.

Somit war der Frage von der Herrschaft des

[1] Aurea Bulla Caroli IV., Imp. Norimbergae et Metis, a. 1356 sancita, cap. XII. et cap. XV. §. 2.

[2] In cap. XX. §. 1.

[3] Siehe auch noch cap. XVII. »De diffidationibus« in fine, das alte Verbot der ungebührlichen Zölle.

[4] Schon ehe es die G. B. förmlich bestätigte, hatten Kurfürsten-Vereine Statt gefunden, so die Unio Electorum zu Rense im J. 1338 und 1354.

Digitized by Google

Rheins eine Wendung gegeben, die Anfangs durchaus nicht von praktischer Bedeutsamkeit erscheinen konnte, die aber bald sehr wichtig werden mußte in ihren Konsequenzen. — Erinnern wir uns z. B. der alten Entscheidung des Kaisers Adolph — 1293 zu Nürnberg auf dem Fürstenrathe, —. welche die im Rhein entstehenden Inseln als ein Reichslehn dem mit den nächsten Ufern Belehnten zuschrieb, — ein Rescript,[1] das, wiewohl kein Reichsgesetz, doch sehr vielfach seine Anwendung gefunden haben soll, — so fragt es sich sehr, in wiefern diese Entscheidung jetzt noch gelten konnte. Nun gehört der Fluß mit seinen Zollrechten jedem Kurfürsten, so weit er sein Gebiet durchfloß, darin erhob er seine Abgaben; und die Fürsten vertrugen sich nun miteinander, nicht über die gemeinsame Erhebung derselben, sondern über gleichmäßige Grundsätze dabei, um durch ein übereinstimmendes System die Städte besser darnieder zu halten. Die Landeshoheit hob sich somit nicht blos dem Reiche gegenüber, sondern auch neben den Städten, deren Staatsgewalt zum Unglücke des Reichs

[1] S. Gerstlacher, Handbuch der deutschen Reichsgesetze, 1791. X. Bd. S. 2219. »Si insula nata est in Rheno vel alio flumine in Comitatu alicujus Comitis, qui in ipso flumine recipit telonia et conductus, habetque Comitatum eundem, ea insula spectat ad Imperium et ipsum Comitem, non ad alium Dominum, cujus districtus protenditur ad ripam praelibati fluminis.« Diese rechtliche Entscheidung war bei einem vorkommenden Falle an einen Grafen von Geldern gerichtet.

Digitized by Google

immer mehr ihre Einwirkung auf die Weltbegebenheiten verlor. [1] Doch hatte die Macht der Kurfürsten den guten Erfolg, daß sie sich als Einheit zusammenfaßte, und im eigenen Interesse um so strenger gegen alle fremde Willkür wirkte.

So muß 1378 der K. Karl IV. selbst freien Handel beantragen, und seine „auf Widerruf" gegebenen Zollrechte aufheben, ebenso Wenzel, 1379 zu Prag, weil sie den freien Handel beeinträchtigten, Wenzel, der aus ähnlichen Motiven den Markgrafen von Baden in Mühlburg belagerte, bis den freien Commerciis, wie es damals hieß, ihr Recht geschah. [2] — In Ruperts Wahlkapitulation bedingten selbst die Kurfürsten Aehnliches (1400). Natürlich waren die kurfürstlichen Zölle ausgenommen. Auch versprach er ohne Einwilligung der Kurfürsten keine neuen zu entrichten [3] — Eben dem gemäß mußte Karl IV.,

[1] Seit der G. Bulle hatte die kaiserliche Gewalt die Landeshoheit der Wahlfürsten und ihr Ansehen zu eigenem Schaden befördert, um ein Gegengewicht mehr gegen die Städtebünde zu haben. (Aurea Bulla, cap. XV. De conspiratoribus.) — Das hieß: den Teufel vertreiben durch Beelzebub! — Wirklich sank auch von nun an der Rheinische Städtebund, und ging im Kampfe mit Grafen und Rittern (1388) unter, durch Kaiser Wenzels Verrath. Bald darauf verblich der Glanz des deutschen Namens für lange Zeit. Die Städte behielten nur noch eine politische Geltung durch die auf sie bezüglichen Punkte der Kreisordnungen.

[2] S. Ulmenstein, l. c. S. 105.

[3] Ulmenstein, eod. l. und S. 207. (v. J. 1411 Bestätigung.)

Digitized by Google

der überhaupt den Kurfürsten am meisten einräumte, 1375 sogar das von ihm früher bestätigte Privilegium der Stadt Köln widerrufen, weil ihr Stapel und ihre Zollfreiheit den Rechten der Kurfürsten entgegen sey. [1]

Wirklich ward auch bald der Wasserzoll so hoch, daß die städtischen Kaufmannsverbindungen sich lieber einen Landweg suchten, bei dem sie über die Mosel setzen mußten. — Dieser Nothwehr verdankt man die Erfindung der Wehrzölle, indem 1408 die Herren Kurfürsten, die Schirmvögte des Rheins, darin übereinkamen, [2] zu Land eben so hohe Zölle anzulegen, als die zu Wasser angelegten bei Ehrenstein, Bacherach, Kaub, Boppard, Lahnstein und Kappel betrügen.

Solche Zollvereine versammelten sich nun sehr häufig, die wichtigeren in den Jahren 1416, 1464, 1487, 1489, 1492—1503, 1506, 1517, 1551, 1557, 1571—1576, 1650 und noch 1717.

[1] Dies Schicksal wiederfuhr der Stadt noch mehrmals; das Privilegium fand Bestätigung bei Friedrich III. 1475 und 1495, und bei Maximilian I., der es aber 1510 widerrief, wie Karl IV. 1375. — Dennoch erhielt sich das Kölner Stapelrecht bis gegen das 19. Jahrhundert; und kam erst vor ungefähr 45 Jahren ab, als der Gebrauch es in das bloße Umladungsrecht verwandelte. Die reichsstädtische Verfassung hatte es schon sehr gemildert. (S. Nau's Beiträge ꝛc. II. Bd. S. 260.)

[2] Ulmenstein, l. c. S. 208 und folg., und Schmidt's Geschichte der Deutschen, IV. 452.

Digitized by Google

Die Gesetzgebung dieser legislatorischen Versammlungen in ein System zusammenzufassen, möchte sehr schwer fallen. Wohin sie in rechtlicher Beziehung tendirten, ist uns schon oben klar geworden. Darin ist kein beträchtlicher Fortschritt zu entdecken, bis auf wenige kleine Ausnahmen. Wichtiger aber und förderlicher waren sie in rein administrativer Hinsicht. Hierfür verweisen wir auf die mehr systematische Darstellung in dem schon oft erwähnten Buche von Ockhart,[1] das sich die Verwaltung des Rheins zum Hauptvorwurfe gemacht hat, da es uns ja zu weit von dem Ganzen unseres Planes, der sich mehr auf das Rechtliche und Politische beschränken muß, entfernen würde. Einiges ist jedoch hier hervorzuheben.

1464 und 1492 verpflichteten sich die Kurfürsten wieder einmal zur Freilassung des Verkehrs,

[1] Ueber Schifferreglements und Zunftstatuten, über die Erhaltung des Leinpfads, die Reinigung des Flußbettes, Einrichtung von Winterhäfen und Krahnen, die Gesetze und Anordnung der Ladungen, worüber noch der Zollrezeß von 1717 viel bestimmte, siehe S. 252—272. — Der Verfasser war selbst Schifffahrtskommissair. — Zu diesen Kapitelbeschlüssen sind die Quellen ungemein schwer aufzutreiben, und an manchen Orten fast unmöglich. — Vieles über solche Kurfürstentage wird berichtet in J. J. Moser's deutschem Staatsrecht, 1747. Bd. XXXIII. S. 294 u. folg. Die Verwaltungsgegenstände werden auch unten näher bei der Gesetzgebung der neuesten Zeit besprochen werden; da sie aber keine wesentliche, geschichtliche Entwickelung erleiden, ist es auch nicht der Mühe werth, sie historisch zu verfolgen.

Digitized by Google

selbst von dem Zwang zu Ausladung und Umschlag, natürlich aber mit Ausnahme der eigenen Privilegien. In diesem Sinne wandten sie ihre Bemühungen 1489 zu Kaub gegen einen Zoll der Stadt Köln; der Zollverein von 1506 suchte die Schifffahrt vom Mainzer Stapel zu befreien, den Maximilian I. doch noch 1495 bestätigt hatte. In derselben Tendenz nennt K. Rudolph II. im Privilegium der Stadt Speier v. 1576 den Rhein einen „freien Wasserstrom." [1]

1517 beschränkten sie die Zollfreiheit von Fürsten und fürstlichen Personen auf ein kleines Quantum, wovon doch der einstimmige Wille Aller eine Ausnahme möglich machen würde. Diese Lehre ward 1537 weiter ausgebildet. [2]

1571 verpflichteten sich die Fürsten wechselsweise zur Anstellung ordentlicher und rechtlicher Beamten für ihren Antheil am Flusse.

[1] Dieses Privilegium, das zu Regensburg ertheilt ward, ward überhaupt oft gegen alle Stapelrechte angeführt. Man vergleiche das in „Die Freiheit der Rheinschifffahrt aus der wesentlichen Gerechtigkeit, den deutschen Reichsgrundgesetzen und dem wahren Interesse der Länder" ꝛc. ꝛc. Offenbach und Hanau, 1775. 8. S. 19.

[2] S. Ulmenstein, l. c. S. 218. — Diese Lehre von der Zollfreiheit ward noch ausgebildet, in der Kammergerichts-Ordnung von 1555 (I. Theil. Art. 49. §. 1. ausgedehnt auf die Personen des K. G.), ferner im jüngsten Reichsabschied v. 1654, §. 41, und in vielen Wahl-Kapitulationen, zum Beispiel in der von 1619 (Ferdinand S. II.), und der von 1764 (Art. 8. §. 26).

Digitized by Google

Um die Mitte des 17ten Jahrhunderts setzte der Kurfürst Schönborn von Mainz bei den Zollvereinen den Mainzer Stapel als ein Recht durch, das nun in einem Zeitraum von mehr als 100 Jahren besessen und demnach ersessen sey. Dieses Stapelrecht enthielt bald nur noch die Pflicht des Umschlags. Daher vereinigten sich auch nach langem Streite, 1681, die Mainzer und Straßburger Schiffergilden; — während die Straßburger Schifferzunft, die schon im Anfange des 14ten Jahrhunderts ihre besonderen Schifferartikel hatte, es ebenso gegen die Baseler Schiffer durchsetzte, daß diese nicht über Straßburg fahren durften. [1]

[1] Ueber die angeblichen Anmaßungen der Straßburger Schifferzunft, siehe das in Anm. 1, S. 54 citirte Büchlein, das sich auf die Straßburger Kaufhausordnung von 1680 beruft, und auf die Verträge v. 1749 und 1751 über die Straßburger Raugschifffahrt.

Digitized by Google

VII.

Zeit des Verfalls.

Nachdem so eine große Gleichmäßigkeit in der Behandlung des Rheinstroms veranstaltet war, erhoben sich neue Bedrückungen von Seiten eines abtrünnigen Nebenlandes, das die Schlüssel der See für die Rheinlande in Händen hat, — die ersten Unbilden, welche der vielfach durchkräuselten und noch mehr gehemmten Furche des Handels von Seiten eines Handelsstaates widerfuhren! — damit verhielt es sich folgendermaßen:

Es führten auf dem Städtetag zu Augsburg, den 1516 die oberdeutschen Städte hielten, Köln und Straßburg bittere Klage über die Aufschläge und Zölle zu Nymwegen, Arnheim, Duisburg, Dortreecht,[1] und über die holländische Sperrung (und Verösigung) des Fischfangs auf dem Rheine.

Man beschloß Vorstellungen an Kaiser und Reich, und von da beim spanischen König, dem damaligen Erbherrn der Niederlande. Vergeblich! denn 1570

[1] Zu Dortreecht namentlich neue Weinzölle.

Digitized by Google

mußten dieselben wiederholt werden, vom Städtetag zu Speyer.[1]

Hier waren es schon außer Köln und Straßburg, Worms und etliche schwäbische und bairische Städte, auf dem Deputationstag des folgenden Jahres zu Speier die ganzen Kreise Schwaben, Baiern und Franken, welche diesen Beschwerdeschriften als Interessenten beitraten. Auch der westphälische Kreis klagte, 1570, daß sie den freien Rhein dergestalt durch Schleusen und enge Netze am Ausflusse versperrten, daß kein Schiff mehr den Rhein herauf käme. Die Sperrung des Stroms ward damals in Bezug auf die Fischerei, als einen wichtigen Erwerbszweig, so lebhaft gefühlt, daß auf dem Regensburger Reichstag, 1578, deßhalb wieder neue Klage an den König von Spanien beschlossen ward.[2] Allein durch diesen übermächtigen, ausländischen Herrn waren die Niederlande widerrechtlich, aber rettungslos dem deutschen Reiche verloren. — Nun nahm auch, schon in Folge der langwierigen Reichskriege in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts, — der auswärtige Handel der Deutschen sehr rasch ab, nachdem er lange still gelitten. Nicht mehr hieß Mainz, wie ehedem, die goldne Stadt, nicht mehr sandte Köln große Seeflotten aus,[3] oder ward in halb Europa,

[1] Häberlin, l. c. IV. Bd. S. 288, 418, 496, 499 ꝛc.

[2] Häberlin, VI. Bd. S. 396, 347, und X. 390.

[3] Wie Fischer wenigstens in seiner Geschichte des deutschen Handels (I. S. 94) vom 12ten Jahrhundert behauptet,

Digitized by Google

wie sonst, die Mark Silbers nach Kölner Währung berechnet!

Auch ist der Rhein nicht mehr der deutschen Reichsentwicklung bedeutend als Vermittler zwischen Italien und dem Niederland. Für das Reich hat Italien nunmehr bald seine Wichtigkeit verloren; die niederländischen Küsten selbst werden Mittelpunkt für den ausländischen Handel, und auch für den inländischen, zu Wasser betriebenen zwischen den Hansestädten und den rheinischen Handelsplätzen; um so stärker ward die Bedrückung des Rheins gefühlt. — Der Elbe und andern Flüssen erging es sogar weit besser, jener namentlich, weil sie nicht so viele verschiedene Herrschaften durchlief,[1] sondern unter dem überwiegenden Einfluß der gewaltigen Hansa stand, während die Ufer des Rheins der Reichsritterschaft, den Kurfürsten und letzlich noch spanischer Willkür zum Tummelplatz dienten.

1582 verweigerten die Reichsstädte sogar ihre Beiträge („Römermonate") zum bevorstehenden Türkenkriege, wenn nicht die erwähnten und andere

obgleich das sehr problematisch erscheint. — Aber die städtische Freiheit sollte mit Gewalt untergraben werden. Ihr Nerv, die Handelsgesellschaft, war ein Dorn in den Augen der Kaiser, selbst der freisinnige Maximilian ächtete sie 1512 zu Köln und Trier.

[1] So konnten Magdeburger Schiffe ungestört bis Hamburg fahren. (Reichshofrathsschluß unter Maximilian II. v. 1574: »juxta ejus legitimi Emporii et Stapulae jus« —).

Digitized by Google

Mißstände, grausame Ursachen zu schweren Klagen, abgestellt würden!

Selbst das nützte wenig, dem geschwächten Reiche gegenüber, und noch weniger deßhalb, weil bald Religionsspaltungen, zufällig und vorbereitet, an die Stelle dieser Zwistigkeiten traten.

In den Zeiten der Niederländerkriege, gegen das Ende des 16. Jahrhunderts, erhoben die Niederländer die ersten Convoigelder für den Schutz von Kauffahrteischiffen und die sogenannte „Lizent" Abgabe für Waaren aus feindlichen Ländern, oder solche, die erst dahin bestimmt waren.[1] Auch darüber erhoben sich bald bittere Klagen, weil diese angeblichen Rechte, rücksichtslos geübt wurden, selbst Klagen von Seiten der nun schwächer werdenden Hansa, die sich doch erst im J. 1545 über den Antwerpener Zoll mit Holland verglichen hatte.[2]

Auf dem Städtetag zu Eßlingen 1571, und den folgenden[3] bis zum Ausschußtag zu Speier 1586, wandten sich die in Deutschland nunmehr allgemein gewordenen Klagen über Zollerpressungen wieder gegen die vier Kurfürsten des Rheins. Bald ward vom Reichstage Hülfe befohlen, bald von den Widerstrebenden versprochen, einzeln geleistet, und dann wieder das alte, fast zum Gewohnheitsrecht gewordene

[1] Doch stammt das Lizent schon aus älteren Zeiten.

[2] Fischer IV. Kap. 25. S. 868.

[3] Der zweite zu Eßlingen, 1573, dann zu Dinkelspühl, 1584, und zu Ulm, 85.

Digitized by Google

Unwesen begonnen. Kein Mensch hatte mehr Achtung vor der abstrakten Staatsgewalt des Reichs. Trotz aller Drohungen nahm das Elend überhand und Theurung, Untergang alles nationalen Verkehrs waren die natürlichen Folgen.

Der Rhein, der in den Beschwerden und vertröstenden Antworten, wie zum Hohne, stets „der freie" genannt wird, weil er ursprünglich dem Reiche gehört hatte, er wäre ganz verödet gewesen, hätte nicht die baare Willkür im Kleide der Landeshoheit, und mit dem Mißbrauche gesetzlicher Formen, auf den Landstraßen ihr Wesen noch ärger getrieben.

Und doch lesen wir Reichsabschiede wie den Rudolphs II. von 1576 zu Regensburg (§. 118—120.)[1] und die kaiserliche Wahlkapitulation Ferdinands I. von 1558, Art. 18.[2] — Die zwölf Ausschußstädte führten einmal beim Kammergericht zu Speier Klage wider den Grafen von Isenburg und seinen Lizentmeister. Sie bekamen Urtheil und Recht; da er aber 1588, das neue „Umgeld" abschaffen sollte, sträubte er sich und verfiel (1590) in die Lizentstrafe.

Endlich mußten sich die Schiffe zwischen niederländischen Zollstätten und spanischen Besatzungen durchschleichen, von denen jede den freien Rhein gleichsam

[1] Worin die Kreisobristen und Stände zu den gehörigen Erkundigungen aufgefordert werden, um diesen „Ursachen der Ungeduld und schädlicher Empörung" endlich zu steuern.

[2] Dieser Art. wird 1562 in Maximilian's II. Wahlkapitulation, und in der Rudolps II. v. 1575 wiederholt; ꝛc.

Digitized by Google

auf Raubbau ausbeutete. Auf dem Rhein (Leck), der Yssel und der Waal, wie auf der Maaß, Bedrückung überall!

Von Köln ab durch das Herzogthum Cleve und die Niederlande bis zur See oft fünfzehn verschiedene Abgaben, selbst ohne scheinbaren Grund! Darüber müssen wir die wahrhaft herzbrechenden Beschwerden Kölns auf dem Regensburger Reichstage lesen,[1] um ein deutliches Bild davon vor Augen zu haben, wohin es führt, wenn in Zwietracht und unpatriotischer Gesinnung auch nur ein kleiner Theil des vaterländischen Rechtes erst blos gegeben ist.

Der Supplikationsrath des Reichstags zog es nochmals in Erwägung und versprach nochmals Aussicht auf Hülfe. Aber Alles in dieser traurigen Zeit beweist die Ohnmacht einer in sich zerfallenden Staatsorganisation, wo Jeder nur noch für sein unbedeutendes Eigenthum Sinn und Energie bewahrt.[2] Das

[1] Die sich noch oft genug wiederholten, 1594 vom westphälischen Kreise, 1596 u. 97 von Köln. u. s. f. — S. Häberlin, XVIII. 329—334, worin die Kölner Beschwerdeschrift wörtlich aus den Akten angeführt ist.)

[2] Energie fand sich genug für den Privatvortheil. Der Rhein war freilich von den spanischen Besatzungen bedeckt; als es aber einmal galt, bei Mannheim auf dem Rheine eine Summe verbotener italienischer Geldmünzen zu confiszíren, da fand Kurfürst Friedrich von der Pfalz Weisheit und Stärke genug, die Geltung seines jus visitationis dem Herzog Alba und dem Spanischen Hofe gegenüber zu behaupten. (Häberlin, VII. 575 ꝛc.)

Digitized by Google

kleine Glied, das sich vom deutschen Staatskörper auflehnend losgerissen, besaß freilich allein heimathlichen Enthusiasmus, und konnte seine Isolirung von dem geschwächten und zerfallenden Deutschland damit entschuldigen, daß es sich auch allein gegen überstarke Feinde wehren müßte. Bald nachher aber zeigte es sich, wie wurmstichig das Staatsgebäude eines — noch so heldenmüthigen — seefahrenden und handeltreibenden Volksstammes ist, dessen Kräfte in künstlichen Verhältnissen gefangen sind, wenn seine Thätigkeit nicht mehr in engen wechselwirkenden Zusammenhange mit der großen producirenden Substanz seines Landes und seiner Nation steht!

Digitized by Google

VIII.

Letzte Entwickelung des deutschen Reichsstaatsrechts für den Rhein durch Wahlkapitulationen und Verträge.

So sind wir in die Zeit gekommen, wo die Begriffe von Reichshoheit und Landeshoheit, von Fürst und Staat in chaotischer Verwirrung neben einander miniren. Wohl klar war das altdeutsche Rechtssprüchwort: „Sand und Land gehört der Herrschaft," aber unklar war, wem die Herrschaft gehörte.

Mit den Feinden außer dem Reich war leichter fertig zu werden, als mit denen darinnen, die sich dem Auslande verbanden, um dreißigjährige Kriege anzufachen, in welchen kein Recht unerschüttert blieb. — Unterdessen ruhte das Ansehen des Reichs in den Kurfürsten, allein in diesen nur das Interesse ihres eigenen Standes. — Die Idee der Wahlkapitulation welche zuerst dem gewaltigen und übermächtigen Karl von Spanien gegenüber, entstanden war, um das Reich vor seinen Oberhäuptern zu schützen, lieferte

Digitized by Google

es in die Hände seiner Wähler und so sehen wir sie in jeder folgenden Wahl eine neue Ausdehnung ihrer eigenen Vortheile bedingen, bis, wie Pütter meinte, das Ansehen und der Einfluß des Kaisers auf eine verderbliche Weise beschränkt war.

Ja, für unseren Strom bewährte es sich nur allzusehr, was J. B. Say im Allgemeinen von finanziellen Elementen sagt, daß dabei die Uebel immer von Oben kommen, wie Hagel und Gewitter, das Gute aber von Unten, wie die aufkeimende Frucht.

Die Augsburger Regimentsordnung von 1500 bestimmte,[1] daß die neuen Reichsräthe die Freiheit des Handels wahren sollten, als welcher durchaus nicht weiter beschwert werden dürfe, außer mit Uebereinstimmung der Kurfürsten.

Die Wahlkapitulation Karls V., trat dem vornämlich aus dem Grunde bei, weil das Reich schon so beschwert sey und fügte hinzu, daß auch den Kurfürsten durch neue Befreiungen kein Schade gebracht werden solle.[2]

Der Landfrieden von 1548 (§. 1.) und der Reichsabschied von 1555 (§. 14) treten ausdrücklich dem Princip freier Schifffahrt für die deutschen Flüsse bei. — Die Wahlkapitulation Maximilians II. fügt nur noch eine Verwahrung hinzu, wodurch das ungestüme Bitten um neue Beschränkungen abgewiesen

[1] S. Datt, vol. rerum German. novum sive De pace publica 1693. — Lib. III. cap. 12. p. 621.

[2] S. W. C. Karl's V. Art. 15—18 und Art. 19.

Digitized by Google

werden sollte; und erklärt solche eigenmächtige Beschränkungen als Gegenstände des Reichsprozesses.[1]

Mathias II. versprach in seiner Wahlkapitulation[2] auf Mittel bedacht zu sein, um die Sperrung des Rheins von spanischem Ausliegern und niederländischen Kriegsschiffen aufzuheben. Im Gegensatz zu diesem patriotischen Versprechen, das nicht gehalten ward, verhieß er auch, daß die Kurfürsten wegen willkürlicher Beschränkungen und Zollerhöhungen nur von dem Kaiser selbst gerichtet werden sollten. — Die Protestationen der anderen, der niederen Stände vermochten diesmal wieder nicht, zu ihrem eigenen Heile zu wirken.

Ferdinand III. Wahlkapitulation von 1636[3] enthielt außer einem unbedeutenden Zusatze zu der gewöhnlichen Verheißung, keine ferneren Beschränkungen zu dulden,[4] eine wichtige neue Bestimmung, welche

[1] S. W. C. Mar. II. Art. 19 und 20, vom J. 1562, in Lünig, Part. genrl. Contin. 1a.; N. XVII. p. 96. Dennoch hat der Reichshofrath die Klagen der Städte wider die Kurfürsten (vergl. oben) gewöhnlich an den Reichstag verwiesen. (S. Häberlin, l. c. VIII. S. 347,) — Die W. C. Ferdinand's I. von 1558 dazwischen enthielt nichts über dergleichen.

[2] Von 1612 Art. 20 und Art. 23.

[3] S. Lünig, Part. general. Cont. 1a.; N. XXIV. p. 114. art. 20 und art. 23.

[4] „Daß er nämlich die auf einen Termin gewährten Privilegien und Vorrechte nach ihrem Ablaufe nicht prorogiren wolle."

Digitized by Google

darin bestand, daß alle Konzessionen von Monopolen, die z. B. als Vorwand für ausgedehnte Stapelrechte benützt wurden, null und nichtig seyn sollten, wenn sie nicht das kurfürstliche Kollegium bestätigt hätte. Dieses Reichsgesetz ward also für rückwirkend betrachtet, aber, — wie wir bald sehen werden — es konnte nicht so strenge ausgeführt werden.

Welche Macht stand denn in diesen Kriegszeiten den kaiserlichen Beschlüssen am Rheine zur Seite? — nicht einmal der ernste Wille! —

Endlich unter diesem Kaiser kam dem zerrütteten Vaterlande der westphälische Friede zu Stande, in welchem zwiefach, zu Münster und Osnabrück, das Prinzip freien Handels und freier Schifffahrt ausgesprochen ward, als welche nach langwierigen Störungen auf ihren status quo ante bellum zurückgeführt werden sollten.[1]

In der nächsten Wahlkapitulation[2] bedingten sich

[1] I. P. Osn. art. IX. §. 1 und 2: Commerciorum et navigationis libertas restituenda. Instrumentum pacis Monasteriensis, — art. X. §. 67 u. 68. Beide Stellen sind gleich. Da ist namentlich die Rede von einem: »— — abusus Bullae Brabantinae indeque natae repressaliae et arresta, cum indultis peregrinis certificationibus (doch gewiß bei Schiffen), exactionibus, detentionibus, itemque Postarum immoderata impedimenta. Die peregrinae certificationes et exactiones kommen nach zwei Jahrhunderten wieder vor.

[2] Ferdinand's IV. von 1653. — S. in Lünig's Reichsarchiv Contin. 1a. Part. generalis N. LX. p. 189.

Digitized by Google

die Kurfürsten, außer dem Verbot der Umgelder unter jedweder Form, und der Garantie der alten Zustände, noch das Recht der — sonst sehr verpönten — Selbsthülfe gegen Zollbeeinträchtigungen — „sich derselben so gut als möglich zu erledigen." —

Leopold I., 1658, ließ seine Herrschaft in der Wahlkapitulation gar zu sehr beschränken, wenn das, was übrig blieb, noch der Mühe werth war, erhalten zu werden. Er gab den Kurfürsten zu, daß jede Neuerung in dem Gebiete des freien oder beschränkten Verkehrs ihren einstimmigen Consens bedürfen solle.[1] Heilsamer war die Verordnung, daß kein neuer Zoll ohne Befragung der benachbarten Interessenten und genaue Erwägung ihrer Gründe angelegt werden dürfe.[2]

Ja, Moser erwähnt einen Fall, wo selbst ausländische Nachbaren, die gar nicht dem Reiche angehörten, zur Berathung gezogen wurden.[3] — Während Leopolds langer Regierung erschienen manche Reichsgesetze für die administrative Ordnung der Schifffahrt;[4]

[1] Siehe W. C. von 1658, Art. 21. §. 1 — und dazu Art. 22 u. 25, Art. 21 überhaupt; und

[2] W. C. v. 1658, art. 8. §. 3. — und J. J. Moser's deutsch. Nachbarliches Staatsrecht, 1773, S. 350.

[3] J. J. Moser's deutsches auswärtiges Staatsrecht, Kap. XI. S. 153.

[4] Das Reichsgutachten von 1666, das den Reichsabschied von 1671 zur Folge hatte; — das Reichsgutachten von 1663 wegen strenger Beaufsichtigung der Zollbeamten und Reinigung des Flußbettes.

Digitized by Google

nachdem der Regensburger Reichsabschied von 1654[1] die Justiz in Handelsangelegenheiten geordnet und beschleunigt hat. Ein kaiserliches Edikt von 1676 verbot die Einfuhr von französischen Manufakturen.[2] Die folgenden Wahlkapitulationen[3] enthielten wenig für unsern Gegenstand, nur die von 1690 ein schon oft gegebenes Verbot gegen die eigennützigen Bauten der Einzelnen, welche die ganze Stromschifffahrt störten.[4] Karls VI. Wahlkapitulation von 1711, die als das Projekt einer immerwährenden, feststehenden Wahlkapitulation betrachtet ward, wiederholt die bisherigen Bestimmungen, verstärkt einige, z. B. das Verbot der Handelskompagnien, die willkürliche Erhöhung der Zölle, und bestraft dieses letztere Vergehen mit Suspension derselben auf Lebenszeit oder bei juristischen Personen, z. B. Kommunen, auf 30 Jahre. — Vor allem aber ließ sie endlich das viel verwünschte Richteramt des Kaisers über die Vergehungen der Kurfürsten aus.[5]

[1] Rec. Imp. nov. §. 107. (1654.)

[2] S. Gerstlacher, Handbuch der deutschen Reichsgesetze, IX. Bd. S. 1405. Schon die Reichsabschiede von 1566 und 1603 hatten die Ausfuhr roher Materialien zu verhindern gesucht.

[3] Von 1690 und von 1705. — (1705 Art. 23 enthält wieder, wie die vorigen, den dem Fürstenstand so verhaßten Zusatz, daß die Kurfürsten in Sachen des Zollregals nur unter des Kaisers Gerichtsbarkeit stehen.)

[4] Die W. C. von 1742 Karl's VII. wiederholte dasselbe neben anderem schon oft Versprochenen (Art. 8. §. 1 ꝛc.).

[5] Capitulatio perpetua, art. 7. art. 8. §. 3. art. 23. — Der Zusatz aus den westphälischen Friedens-Instrumenten

Digitized by Google

Während so durch eine langsame und lähmende Gesetzgebung die Handels- und Schifffahrtsverhältnisse zwar formell geordnet worden, aber ihre innersten Lebenstriebe, freier Verkehr bis zum Meere und freie Verbindung, in Stockung gerathen waren, trug die auswärtige Politik Deutschlands auch noch dazu bei, das Wachsthum solcher Früchte, welche nur auf dem starken Stamme einträchtiger Gesinnung gedeihen, zu untergraben. Seit den ersten deutschen Religionskriegen hatten Fremde die Hand im deutschen Spiele, den Fuß auf deutschem Boden. Schon vor Luther mußten vaterländische Gelehrte es, ihren deutschen Genossen gegenüber, als eine geschichtliche Thesis behaupten,[1] daß die linken Rheinufer nicht von gallischen, sondern von germanischen Völkerschaften bewohnt wären, und spuckte also durch unsere ganze Geschichte die Frage von der Rheingrenze, welche ein gesunder Sinn doch aus den einfachsten Thatsachen beantworten kann.

In allen Verträgen seitdem waren die Franzosen während der Glanzperiode von Louis XIV. mit ihrer ausdehnungssüchtigen, eroberungslustigen Tendenz immer um etwas näher gerückt, die deutschen Schwächen benützend, von deutschen Parteigängern herbeigerufen.

dabei. (S. Lünig, Part. genrl. Cont. II. N. CCXLIII. S. 397.)

[1] Jakob Wimpheling und Peutinger. Vergl. Karl Hagen's: Deutschlands Literarische und religiöse Verhältnisse im Reformations-Zeitalter, 1841. I. Bd. S. 293.

Digitized by Google

— Bald waren sie auch hart am Oberrheine; der Ryswicker [1] und der Badische [2] Friede gaben ihnen Straßburg, also einen Antheil am Oberrhein; zwar ward in den erwähnten Friedensschlüssen (s. die cit. Stellen) die Freiheit der Schifffahrt garantirt, und insofern näher bestimmt, daß kein Schiff zum Landen auf einer Seite gezwungen, oder in seiner Fahrt direkt aufgehalten werden könne, auch keine neuen Zollerpressungen, noch erzwungener Stapel statt finden dürften. Wie sehr aber Frankreich die bestehenden Zustände achtete, davon erhob sich alsobald der Beweis:

Den Vertrag der Straßburger Schifferzunft nämlich, wodurch diese der Mainzer gegenüber im Jahr 1681 auf jede Ladung im Mainzer Hafen entsagte, mit Ausnahme von sechs Wochen für die Frankfurter Messen, diesen Vertrag hob Frankreich, allem Völkerrecht zuwider, auf, sobald es in den Besitz von Straßburg kam, weil es nicht mit contrahirt hätte.

Und erst 1751 kam mit ihm ein Definitivtraktat zu Stande, im Wesentlichen auf der Grundlage von 1681, dazu aber noch den Straßburgern einen Monat im Jahre gewährend (der durch das Loos bestimmt werden sollte), in welchem sie das Privilegium der Fahrten zu Berg genössen. — Der Januar ward ihnen unglücklicherweise zu Theil!

[1] Ryswicker Friede von 1697. §. 18. (S. Schmauss, Corp. jur. publ. Imp., eddt. Schumann, p. 1113.)

[2] Der Badische oder Rastatter Friede (Paix de Rastatt) von 1714, S. 6. (Schmauß, l. c. 1774. — S. 1117.)

Digitized by Google

1749 kam auch ein Vertrag über das Mainzer Stapelrecht mit Kurpfalz zu Stande, in welchem der sogenannten Bannschifffahrt großer Abbruch geschah: die Pfälzer Schiffer erhielten das Recht freier Ladung zu Frankfurt und unbeschränkter Rückladung zu Mainz. Für die Anerkennung des Mainzer Stapels im Uebrigen mußte Mainz auf alle Neckarschifffahrt resigniren.[1]

[1] Vergl. Zeller's Neckar-, Rhein- und Main-Schifffahrt, 1809. §. 44—54.

Digitized by Google

Digitized by Google

Neuere Zeit.

Digitized by Google

Digitized by Google

IX.

Französische Zeit und Rheinbund.

(Vorerinnerung).

Die Deutschen haben seit jeher ihre eigenen Schätze in Recht, Kunst und Leben um Fremdes hingegeben, ihre eigenen Vorzüge erst anerkannt, wenn sich die Fremden derselben bemeistert hatten, zum Beispiel das Geschwornengericht; und so auch mußte die eingeborne Idee des deutschen Reichs, die Freiheit des Rheins, das heißt, der spekulative Gedanke, daß der Fluß keinem einzelnen Herrn, sondern nur dem ganzen unsterblichen Staate gehören könne, in der Wirklichkeit erst von den erbfeindlichen Nachbaren ausgebildet werden, — eine Frucht jener unseligen Zeitläufte, in welchen Frankreich die linke Seite des deutschen Stromes besaß.

Ein Volk, das sich selbst achtet und seine eigene Würde versteht, wird auch der Blüthe seines Bodens, den Grundbedingungen seines Wohlstands, diese Achtung sichern. — Damit ein Volk sich wirklich selber achte, wird und darf die Ader seines Landes, die

Digitized by Google

Furche seines Verkehrs, der Fluß, der sein Thal und auch die Verbindung mit der Außenwelt bildet, nicht in unterwürfiger Verachtung stehen, oder das Volk gewöhnt sich mit ihm an fremde Botmäßigkeit und an den stummen, sklavischen Haß derselben.

Das waren keine nationalen Regierungen, welche im 17. Jahrhundert den Oderstrom an Schweden verkauften;[1] die verstanden nicht das Wohl des großen Vaterlandes, welche im Westphälischen Frieden die Schlüssel der Schelde den Holländern in die Hände lieferten, und so einen großen Theil von Westdeutschland der Gesammtheit dadurch entfremdeten, daß sie einem kleinen Nachbarstaate die Herrschaft des Handels und das Recht der Bedrückung in den nöthigsten Bedürfnissen jener Provinzen gestatteten.

Wohl aber sah das Joseph II. ein, als er (1781—85) mit Trotz und Gewalt die Freiheit der

[1] Osnabrückische Friedens-Urkunde, Art. 10. §. 2, und Friede zwischen Schweden und Brandenburg durch den Traktat v. 1679, Art. 12. — Im Vertrage von 1763, Art. 8. (nach dem siebenjährigen Kriege) ward, nach ähnlichen Prinzipien, wie in den Schweden-Brandenburgischen Verträgen, die Oder dergestalt die Grenze zwischen Preußen und Sachsen, daß beide Ufer an Preußen gehörten. — Wie sehr diese Verträge dem Staatsrecht des Reichs widersprachen, lehrt der alte Streit zwischen Mainz auf der einen, Hessen und Frankfurt auf der andern Seite, ob der Main auf dem Mainzer Gebiete mit seinem Geleitsrechte und seiner Gerichtsbarkeit an Mainz gehöre oder dem Reiche. S. J. J. Moser's D. Nachbarliches Staatsrecht, 1773. S. 443.

Digitized by Google

Schelde von den Holländern erringen wollte. Es gelang ihm nicht, und Frankreich vermittelte den Frieden von Fontainebleau [1] zu Hollands Vortheil. Der Kaiser hatte die Niederlande nach dem erkämpften Rechte der Erbfolge von seinen spanischen Verwandten bekommen. Da war kein Reichsgesetz anzuwenden; die Verpflichtung der Staatsverträge geht auf jeden Nachfolger über. — Dennoch erklärten sich Publizisten für ihn, aus naturrechtlichen Motiven, selbst ein Franzose, Linguet, [2] während Mirabeau [3] den freilich richtigeren Grundsatz vertheidigte, daß die wohlbegründetsten naturrechtlichen Forderungen in friedlich geregelten Zuständen von der Kraft völkerrechtlicher Verträge derogirt würden. — (Linguet aber gehörte noch der alten Schule des Hugo Grotius und Puffendorf an, in welcher Völkerrecht und Naturrecht stets deßhalb verwechselt werden, weil für beide keine bestimmte Gerichtsbarkeit besteht.)

Nach verschiedenen Partikularfriedensschlüssen der Reichsfürsten mit der französischen Republik, [4] nach

[1] S. Wheaton, histoire du droit des gens etc. p. 209.

[2] S. Annales politiques, N. 88 und 89.

[3] In seinem »Doutes sur la liberté de l'Escaut.«

[4] Frankreichs einzelne Friedensschlüsse mit Kurbrandenburg und Hessen-Kassel zu Basel, im J. 1795, mit Württemberg und Baden zu Paris 1796, und mit Kurpfalz und Bayern 1801 zu Paris, siehe in Martens Recueil etc.

Digitized by Google

den fruchtlosen zweijährigen Verhandlungen auf dem Rastatter Kongreß, ward endlich in dem Lüneviller Frieden vom 9. Februar 1801 in Folge der an Frankreich geschehenen Abtretungen aller deutschen Länder auf dem linken Ufer der Rhein als Grenze zwischen Deutschland und Frankreich bestimmt — und zwar der Thalweg des Rheins.[1]

Friede zu Lüneville, art. 6:[2] Sa Maj., L'Empereur et roi, tant en son nom, qu'en celui de l'Empire germanique consent à ce que la république Française possède désormais en toute souveraineté et propriété, les pays et domaines situés sur la rive gauche du Rhin, et qui faisaient partie de l'Empire germanique; de manière qu'en conformité de ce qui avait été expressément consenti au congrés de Rastatt par la Députation de l'Empire (Reichsdeputation), et approuvé par l'Empereur, le Thalweg, soit désormais la limite entre la rép. franç. et l'Empire germanique, savoir depuis l'endroit, où le Rhin quitte le territoire helvétique jusqu'à celui, où il entre dans le territoire batave, — en conséquence de quoi la République franç.

VI. Tom., et Supplement, Tom. II. Auch vergl. Klüber's Staatsrecht des Rheinbundes, 1808. §. 58.

[1] Anfänglich hatte Frankreich zu Rastatt alle Rheininseln verlangt. (S. Posselt's Europ. Annalen, 1798. III. Bd. S. 109. „Der Friedenscongreß ꝛc." §. 17.)

[2] S. v. Meyer's „Staatsakten — — des deutschen Bundes, 2. Aufl. 1833. S. 4.

Digitized by Google

renonce formellement à toute possession quelconque sur la rive droite, et consent à restituer — — —“ [1]

Seit dem Ryswicker Frieden schon hatte die französische Regierung in allen ihren auf den Rhein bezüglichen Separatverträgen die freie Schifffahrt und dabei noch Handelsverträge bedungen; [2] aber in den Rastatter Friedensverhandlungen wollten die französischen Bevollmächtigten gar alle und jede Schifffahrtsbeschränkung bis in das Meer aufgehoben wissen, sie heiße nun Stapel, Umschlag oder Zollabgabe. — Natürlich, das eine große Reich der linken Seite mußte aus solch einer unbeschränkten Handelsfreiheit den meisten Vortheil ziehen, da es jeder Konkurrenz Trotz bieten konnte. — Freilich sollte der Schutz durch Eingangszölle (Mauthen, droits de douanes) von den Flußzöllen (droits de pèages) ganz und gar getrennt seyn. — Die Reichsfriedensdeputation widersetzte sich, angeblich aus Rücksichten der Sorgfalt für den Uferbau. [3]

[1] Hiermit ist zu vergl. Marten's, Recueil des principaux traités, VII. 215. Die geheimen Artikel des Friedens von Campo-Formio, 1687, Art. 1 u. 2. In dem Vertrage zu Lüneville, Art. 11, waren auch für die Flußgrenze zwischen Oesterreich und der Cisalpinischen Republik dieselben Maßstäbe angelegt.

[2] Zum Beispiel mit der Markgrafschaft Baden und mit den Vereinigten Staaten von Holland; siehe Gaum's Rechte der Staatsgewalt über die Rheinschifffahrt zur Erläuterung des Art. 2 der Konföderationsakte, 1809, S. 6. Anm. 2 u. 3.

[3] S. das Protokoll der Reichsfriedensdeputation zu Rastatt, sammt allen Beilagen, herausgegeben von Münch-

Digitized by Google

Wirklich scheinen sich auch bei den fortwährend gepflogenen Unterhandlungen der nächsten 2 Jahre über eine Frage, deren ganze Bedeutsamkeit von der französischen Regierung eingesehen ward, erhebliche Schwierigkeiten gegen das Prinzip des absolut freien Verkehrs erhoben zu haben. Und wie viel läßt sich nicht für Beschränkungen sagen bei einem Strom, der in einer Länge von mindestens 130 Stunden so große Ungleichheiten bietet, und daneben so natürliche Konzentrirungspunkte hat, an welchen die Schiffergesellschaften stets auf neue Ladung rechnen können. Auch bieten solche Gesellschaften mit bestimmten Statuten durch ihre Zuverlässigkeit dem Handel und Wandel große Erleichterungen. Man wird hierbei mit Recht neben der Freiheit auch die Sicherheit des Handels berücksichtigen. Allein mit den Fortschritten der Kunst der Schifffahrt werden wahrscheinlich solche Beschränkungen ganz überflüssig, indem man schon jetzt mit eisernen Dampfschiffen ohne Gefährde die flachsten Nebenflüsse befährt, und mit denselben Dampfschiffen zugleich

Bellinghausen, 1798 zu Rastatt, den Notenwechsel von Note 10 — 20 zwischen der Reichsdeputation und der französischen Gesandtschaft; — und Posselt's Europäische Annalen, 1798, III. u. IV. Bd. „Relchsfriedenskongreß in Rastatt." Die Batavische Republik mußte ihre Zölle aufheben. (Posselt, III. S. 137.) — Die Idee von Kommerzialbrücken ward verworfen (IV. S. 138). Alle Schuld- und Eigenthums-Rechte, die auf der linken Seite hafteten, wurden von Frankreich natürlich anerkannt. (IV. S. 33 §. 34.)

Digitized by Google

die See und den Rhein befahren kann, so daß Köln bald wieder im Stande wäre, ein Seehafen zu werden.[1] Doch werden wir diese Fragen später noch umfangreicher wiederkehren sehen![2] Ein entschiedener Fortschritt vom bisher gültigen Staatsrechte[3] war aber schon darin ausgesprochen, daß statt der Mitte des Stroms der Thalweg desselben die Grenze zwischen den Uferstaaten werden sollte.[4] So einfach diese Entscheidung klang, ließ sie doch Schwierigkeiten genug zurück. Eine Souveränitätsgrenze, die keinen herrenlosen Raum bedingen darf, kann nur eine Linie seyn, folglich mußte man die Achse des Thalwegs demselben substituiren. Und die Rheininseln rechts oder links fielen Deutschland oder Frankreich anheim. Aber ein Thalweg ist wandelbar, er kann sogar absichtlich durch Strichzäune und andere Werke der Kunst verrückt werden, wovon wir im verflossenen Jahre am Biebericher Damm, in der Fehde zwischen Nassau und Hessendarmstadt, nicht das erste Exempel erlebt haben. — Es gibt sogar in einigen Gegenden zwei Thalwege.[5] Wie wäre es ferner gehalten worden,

[1] Ich verweise hierfür auf ein vortreffliches Pro memoria von Heinrich Pütter in der Oberdeutschen Zeitung, 1841, Anfang Dezember.

[2] S. unten die Verhandlungen auf dem Wiener Kongresse.

[3] S. J. J. Moser's Nachbarliches Staatsrecht. S. 217.

[4] Darüber vergl. oben die „I. Einleitung."

[5] S. überhaupt: Jollivet: Du Thalweg du Rhin, considéré comme limite entre la France et l'Allemagne, an

Digitized by Google

wenn eine Rheininsel bald rechts, bald links neben dem wandelbaren Thalwege gelegen hätte? — Wäre alsdann der Besitz derselben abgetreten worden? — Und wollte man die juristischen Kontroversen häkelnd bis zum Skrupulösen häufen, so könnte man noch in Bezug auf die zuständige Gerichtsbarkeit (das forum competens) wegen Verbrechen oder sonst juristischer Handlungen auf dem Rheine die Frage aufwerfen, nach welchen Landesgesetzen solche zu beurtheilen wären. Denn auf dem Meere gilt das nationale Recht des Schiffes, weil das Meer Niemanden zu Eigen gehört, das Schiff aber ein Stück Vaterland vorstellt. Der Fluß jedoch gehört, wie Land („Sand und Land"), einer Territorialherrschaft an, und müßten also rechtliche Handlungen auf dem Stromschiffe, wie in einem Landfuhrwerke, nach dem Rechte dessen, dem die beschiffte Hälfte des Flusses gehört, beurtheilt werden. Allein, wenn der breite Thalweg gemeinsam ist, wie dann?

Nicht alle die hier erwähnten Fragen wurden in den folgenden Beschlüssen gelöst, wohl aber viele andere. — Nachdem der Lüneviller Frieden durch einen Reichsschluß vom 10. Mai 1801 ratifizirt und noch zwei Jahre mit der deutschen Reichsdeputation unterhandelt worden, an deren Spitze der Kurerzkanzler mit den ausgedehntesten Vollmachten stand, kam

X. — übersetzt in den „Betrachtungen über den Thalweg des Rheins als Grenzscheide ꝛc." Germanien 1802.

Digitized by Google

der Reichsdeputationshauptschluß vom 25. Febr. 1803 zu Stande, von dem wir am besten den einzigen uns wichtigen §. 39[1] wörtlich hier anführen, da derselbe nicht wohl verkürzt mitgetheilt werden kann:

„Alle sowohl auf dem rechten als linken Ufer erhobenen Rheinzölle sollen aufgehoben seyn, ohne unter irgend einer Benennung wieder hergestellt werden zu können; jedoch mit Vorbehalt der Eingangsgebühren (droits de douanes), und eines Schifffahrtsoktroi, welches nach folgenden Grundlagen genehmigt wird:

Da der Rhein von den Grenzen der batavischen Republik an bis zu den Grenzen der helvetischen Republik ein zwischen der französischen Republik und dem deutschen Reiche gemeinschaftlicher Strom geworden ist, so geschieht die Errichtung sowohl, als die Anordnung und Erhebung des Schifffahrtsoktroi gemeinschaftlich von Frankreich und dem deutschen Reiche.

Das Reich überträgt mit Einwilligung des Kaisers alle seine deßfalsigen Rechte völlig und gänzlich dem Kurfürsten Erzkanzler, welcher die Vollmacht des deutschen Reichs hat, mit der französischen Regierung alle allgemeine und besondere Anordnungen in Beziehung auf das Schifffahrtsoktroi abzuschließen; diese Anordnungen werden durch den Kurfürsten Erzkanzler zur Genehmigung des kurfürstlichen Kollegiums und zur Kenntniß des unter seinem Oberhaupte versammelten Reiches gebracht.

[1] Vergl. Meyer's Staatsakten ꝛc. 1833. S. 41.

Digitized by Google

Die Taxe wird dergestalt ausgemittelt, daß sie den Betrag der aufgehobenen Zölle nicht übersteigt. Es wird eine höhere Taxe von der Schiffahrt der Fremden, und von den Schiffen, welche den Rhein herauf gehen, entrichtet, als von der Schifffahrt der französischen oder deutschen Uferbewohner, und von den Schiffen, welche den Rhein hinabgehen.

Die Erhebung derselben wird einer einzigen Behörde anvertraut, und die Erhebungsart so eingerichtet, daß die Schifffahrt so wenig als möglich dabei aufgehalten wird. Der Generaldirektor des Oktroi wird gemeinschaftlich von der französischen Regierung und dem Kurfürsten Erzkanzler ernannt, die wechselseitig einen Kontroleur bei jedem Erhebungsbureau halten. Die Einnehmer auf dem rechten Rheinufer werden von dem Kurfürsten Erzkanzler mit Einverständniß der Landesfürsten ernannt. Nichtsdestoweniger bleiben diese Administrations- und Erhebungsgrundsätze noch dem weitern Uebereinkommen unterworfen, welches über die endliche Einrichtung des Schifffahrtsoktroi selbst zwischen dem französischen Gouvernement und dem Kurfürsten Reichserzkanzler stattyaben wird.

Es werden nicht weniger als fünf und nicht mehr als fünfzehn Erhebungsbureaux errichtet. Diese Bureaux sind nur in Dienstsachen, außerdem aber keineswegs von der Gerichtsbarkeit der Landesherren ausgenommen. Sie werden hingegen bedürfenden Falls allen Beistand von Seiten der Landesherren

Digitized by Google

erhalten. Der Ertrag des Oktroi im Ganzen hat vorderſamſt die Koſten der Erhebung, der Verwaltung und der Polizei zu beſtreiten. Der Ueberſchuß wird in zwei gleiche Theile getheilt, deren jeder vorzüglich zur Unterhaltung der Leinpfade und der zur Schifffahrt erforderlichen Arbeiten auf jedem der reſpektiven Ufer beſtimmt iſt.

Der reine Reſt der zum rechten Rheinufer gehörigen Hälfte wird

1) zur Ergänzung der Dotation des Kurfürſten Erzkanzlers, dann für die übrigen in den §§. 9, 14, 17, 19 und 20 gegebenen Anweiſungen;

2) zur Bezahlung der in den §§. 7 und 27 ſubſidiariſch und bedingnißweiſe angewieſenen Renten, verhypothecirt.

Falls ſich ein jährlicher Ueberſchuß von Einkünften ergäbe, ſo wird er zur ſtufenweiſen Ablöſung der Laſten dienen, mit welchen das Schifffahrtsoktroi-Recht belegt iſt.

Der Kurfürſt Erzkanzler wird ſich jährlich mit der franzöſiſchen Regierung, und den an das Ufer grenzenden Landesfürſten der rechten Rheinſeite über die Unterhaltung der Leinpfade, und die zur Schifffahrt erforderlichen Arbeiten in der Ausdehnung der reſpektiven Rheingrenzen benehmen."

Alſo der Rhein war „ein gemeinſchaftlicher Strom zwiſchen Deutſchland und Frankreich" geworden, unter einer neutralen Verwaltungsdirektion. Das beſtätigt auch das „Projet de Convention sur

Digitized by Google

l'octroi du Rhin" des nächsten Jahres,[1] und fügte nur hinzu: „sous le rapport du commerce et de la navigation," wobei ausdrücklich die Bestimmung des Thalwegs als Grenze beibehalten ward. Zu Rastatt schon ward für das Gebiet der batavischen Republik die Waal, und dann der die Büdericher Insel durchschneidende Kanal als diejenige Stromstrecke angesehen, innerhalb welcher der Thalweg des Rheins zu bestimmen wäre.[2]

Im Monat März (den 18.) des folgenden Jahres (1805) bestimmte Frankreich den Zeitpunkt, wo die Ratifikationen des Lüneviller Friedens ausgewechselt wurden, als Normalepoche für die Grenzbestimmung durch den Thalweg[3] und ließ dessen damaligen Lauf durch eine französische Grenzregulirungs-Kommission festsetzen.[4]

Dieses Verfahren, wiewohl es ein einseitiges genannt werden konnte, erhielt doch, da die andern Interessenten es durch die That, mindestens stillschweigend, billigten, rechtliche Geltung, und so ward, nachdem kurz darauf Frankreich von den Rheininseln auf der linken Seite der Thalwegsachse, z. B. der Petersau bei Mainz, der Ingelheimer und der

[1] Art. 1 u. 2. — Vergl. weiter unten.

[2] Siehe Posselt l. c. III. Bd. S. 149. (Art. 2.)

[3] S. Augsburger Allgemeine Zeitung von 1805, N. 93, Klüber's Staatsrecht des Rheinbunds, 1808. §. 60.

[4] Solche Kommissarien wiesen nachher die deutschen Rheinbundfürsten in ihre Grenzen ein.

Digitized by Google

sogenannten Eltviller Aue, feierlichst Besitz genommen, ein bedeutender Schritt weiter in der Ordnung der Rheinverhältnisse gethan. — Die Bestimmung der Grenzlinie durch den Thalweg entschied nun nichts mehr, da nicht mehr der Thalweg als solcher, sondern die Linie einer Epoche für alle Zukunft festgesetzt ward, indem dergestalt die eine Partei der Kontrahirenden die Resultate des abgeschlossenen Vertrags leise, aber eigenwillig, verändert hatte.

Die neue Theilung hatte ihr Ziel und ihren festen Abschluß erreicht. — Wenn sich nun einmal der Thalweg veränderte, so waren die Vortheile der ursprünglichen Bestimmung, daß das neutrale Gebiet der Schifffahrt eben auch mit der Grenze zusammenfalle, welche Niemanden angehört, durchaus verloren.

Man sieht, eine wandelbare und eine fixirte Grenze haben ihre großen Schwierigkeiten, wenn es sogenannte nasse Grenzen seyn sollen. — Allein die Grenzlinien sind jetzt scharf gezogen und an die Stelle der Kontroverse über die Scheidung tritt noch einmal und stärker die über die Gemeinsamkeit des Stromes, welche in der Oktroikonvention zum Glück durch die Worte (des Art. 2): „sous le rapport de la navigation et du commerce“ gesetzlich beschränkt ward, erstens auf den Fluß, mit Ausschließung des Flußbettes, und zweitens, auf die Schifffahrt mit Ausschließung der Fischerei. Dazu tritt demgemäß noch die praktische Einschränkung auf den Thalweg. So vortheilhaft diese Gemeinsamkeit dem Verkehr aller

Digitized by Google

Uferstaaten seyn mußte, so ließ sie doch — namentlich für den Fall eines Krieges — Zweifel genug wegen ihrer praktischen Anwendbarkeit übrig.

Was für Vorsichtsmaßregeln durfte ein Staat, im Falle er an einem Kriege betheiligt wäre, gegen die Schiffe auf dem Rheine nehmen, der Krieg werde nun gegen andere Rheinuferstaaten geführt, oder gegen dritte Mächte?

Gesetzt, der Thal- (und Fahr-) Weg liefe ganz auf seinem Gebiete, wie es doch nach der Bestimmung einer Normalgrenze, aus einer Normal-Epoche, leicht möglich war, durfte der kriegführende Staat denn diejenigen Vorsichtsmaßregeln gegen fremde Schiffe nehmen, die ihm auf der See gegen neutrale zuständen? diejenigen Schritte gegen seine Feinde thun, welche ihm gegen feindliche Seeschiffe völkerrechtlich erlaubt wären?

Ja, der gemeinsame Thalweg ist neutral! — Aber was kann neutraler seyn als das Meer, auf dem man, selbst nach dem der Neutralität günstigsten Systeme, des „vaisseaux libres, marchandises libres," das droit de visite in Anspruch nimmt, wenigstens um aus den Schiffsregistern die Zufuhr von Kontrebande[1] (Kriegsmaterialien und dergleichen mehr) zu verhindern.

Der Strom ist nicht einmal neutral, er ist ein Eigenthum, entweder des einen oder des andern

[1] S. Wheaton, l. c. p. 75 u. 92 ꝛc.

Digitized by Google

Staates; nur haben die Uferstaaten einander die freie Schifffahrt unter den gesetzlichen Bedingungen gewährt; das sind gegenseitige Staats- oder auch, wenn wir den Rheinbund mit hineinziehen, Bundes-Servituten.[1] Würde sich da ein Staat von dem andern Visitation auf eigenem Gebiete gefallen lassen, und gesetzt nun, dieser andere Staat wäre weniger als neutral, er hielte es mit dem Feinde des Herrn des Thalwegs, würde dieser dulden können, daß durch Schifffahrt oder Handel seinen Gegnern auf seinem eigenen Gebiete Succurs geschähe? — Noch weniger wären solche Schwierigkeiten zu umgehen, wenn wirklich das ganze Flußgebiet als ein gemeinsames Eigenthum betrachtet werden sollte. — Nein, das nothwendige Ergebniß dieser Dilemmen ist, daß ein wichtiger Strom, gerade weil sich in ihm alle Interessen konzentriren, nicht zwei verschiedenen Mächten gemeinsam angehören kann, wenn diese nicht durch die engste, nicht völkerrechtliche, sondern staatsrechtliche Verbindung aneinander geschlossen sind, am wenigsten aber bei so überwiegender Uebermacht des einen Theils, daß, wie in der Löwengesellschaft (Societas leonina), Recht und Billigkeit nur für ihn zu existiren scheint. — (So erschien es, als Preußen, 1807 im Elbinger Vertrag seine Heer- und Kommerzialstraßen für Frankreich und Sachsen unbedingt

[1] S. Klüber, „Staatsrecht des Rheinbundes," §. 137, und die Rheinbundsakte Art. 2. — (Meyer's Staatsakten ꝛc. S. 111.)

Digitized by Google

eröffnete, nur wie ein Zeichen schimpflichster Abhängigkeit.)

Noch eine größere Mißlichkeit trat zu den eben erwähnten: Hatte nämlich der Protektor des Rheinbundes, wenige Tage nach dessen Stiftung, in einer Note vom 1. August 1806 vor der sich auflösenden Reichsversammlung das feierliche Versprechen abgelegt: „que Sa Majesté ne porterait jamais les limites de la France au-delà du Rhin. Elle a été fidèle à sa promesse etc.“[1] so zeigte sich bald die Treue seines Wortes in der Wegnahme von Kehl,[2] von Kassel bei Mainz und Kostheim nebst der ganzen Petersinsel,[3] welche, obzwar auf der rechten Seite des bestimmten Thalweges gelegen, doch zu Frankreich geschlagen und endlich sogar durch ein organisches Senatskonsult den Departements des französischen Kaiserthums einverleibt wurden.[4]

[1] S. die Note remise à la Diète de Ratisbonne par Mr. Bacher, chargé d'affaires de France, le 1 Août 1806: (in Meyer l. c. p. 101 u. folg.) aus Winkopp's „Conföderationsakte“. 1808. S. 26, folg.

[2] Durch den Traktat zu Wien, vom Dezember 1805, zwischen Frankreich und Baden.

[3] Durch den Traktat zu Mainz vom 12. März 1806, mit Nassau-Weilburg und Nassau-Usingen. (S. Winkopp's Rheinbund, V. Bd. S. 246 u. S. 320. N. 3.)

[4] Senatus-Consulte organique, daté Paris le 21 Janvier 1808, art. 1. Les villes de Kehl, Cassel, Wesel et Flessingue et leurs dépendances sont réunies au territoire de l'Empire français. — Art. 2.: Kehl fera partie du

Digitized by Google

Ein schönes Unterpfand des Friedens, war Wesel, die Festung, schon vorher einer französischen Militärdivision vereinigt worden. [1]

Unberücksichtigt möge hier bleiben, daß der Protektor des Rheinbundes die Herzogthümer Cleve und Berg und so vieles andere auf dem rechten Rheinufer an seine Vasallen verschenkte, um diesen Landen nur einen schwachen Schimmer von Selbstständigkeit zu lassen.

Wie hätte es nun in Kollisionsfällen mit der Gemeinsamkeit und Unabhängigkeit des Rheines gestanden, dessen beide Seiten an seinen alten Hauptpunkten, nämlich bei Straßburg, Mainz und unterhalb Köln, dem überstarken Bundesgenossen gehörten? — Zwar gewährte das Projet de Convention sur l'octroi [2] den Beamten der Rheinschifffahrt eine unverbrüchliche Neutralität für den Fall des Krieges zwischen zwei Uferstaaten. Diese Neutralitätserklärung erstreckt sich aber durchaus nicht auf die Schifffahrt selbst, und ward auch nicht auf dieselbe ausgedehnt. — Ja, „Sand und Land gehört der Herrschaft!" Denn „Ubi vis, ibi jus!" — Denn „Eignen Willen verliert die Schwäche im Bunde mit der Macht!"

Département du Bas-Rhin, Cassel du Département du Mont-Tonnerre (Donnersberg), Wesel du Département de la Roër (Ruhr) et Flessingue du Département de l'Escaut.

[1] Durch das Kaiserliche Dekret von St. Cloud, vom 29. Juli 1806.

[2] Im Art. 131.

Digitized by Google

Dennoch bestand der Oktroivertrag fort, und hatte immer noch so viel Wahrheit und Realität, als die alten Reichsabschiede auch, ja, er war der entschiedene Anfang einer guten und durchgreifenden Rheinschifffahrtsordnung. Wenn mehrere Kurhöfe, namentlich Baden, Würtemberg und Brandenburg, noch vieles auszusetzen hatten, so betraf das nicht unsere, mehr vom rechtlichen Standpunkte aus hinterher gehegten Einwendungen; ihre Zweifel betrafen vorzugsweise die Stellung des beiderseitigen Schifferstandes und die Strompolizei. — Auch ward zur Abhülfe dieser Beschwerden ein Additionalvertrag[1] versprochen, der aber niemals erschien, vielleicht, weil die raschen Zeitereignisse seine langsame Gestaltung gewaltsam unterbrachen. Da mit der Oktroi-Konvention alle alten Bestimmungen aufgehoben wurden,[2] um nie wieder in das Leben zu treten, so ist es das beste, hiermit in einem getreuen Auszuge aus dem ganzen Aktenstücke,[3] das noch heute

[1] S. Meyer's Staatsakten, S. 88: „Die zur Oktroi-Konvention in den kurfürstlichen Abstimmungen gemachten Anträge und Verbesserungen, welche durch vorstehendes Kollegialgutachten vom 18. März 1805 zur weiteren Unterhandlung mit des Kaisers Majestät geeignet befunden worden." — Und siehe Art. 129 der Oktroi-Konvention. Auch Klüber's Staatsrecht des Rheinbundes, §. 148.

[2] Art. 38—40 des Projet de Convention; für einzelne Punkte erhellt das am besten aus dem Inhalte selbst, z. B. Art. 8.

[3] Projet de Convention sur l'octroi de navigation du Rhin. En exécution de l'article 39 du Récès de

wichtige System der damaligen Rheinschifffahrt darzustellen.

Sein Hauptprinzip war die Einheit der Verwaltung, unter welcher der Fluß, so weit er schiffbar ist, nur zwölf Zollstätten gehorchen sollte, die zwischen Straßburg und der Seegrenze der Niederlande vertheilt waren, welche letzteren damals in ihrer Abhängigkeit kein Hinderniß in den Weg zu legen vermochten. Also zwölf auf beiden Ufern gleichmäßig vertheilte Erhebungsämter, statt der zwei und dreißig, welche früher, siebzehn auf dem rechten und fünfzehn auf dem linken Rheinufer, bestanden haben.[1] Alle übrigen verhaßten Nebenabgaben wurden abgeschafft, unter was für Vorwänden sie auch bestanden haben. An diesen Bureaux sollte, nach einem festen Tarif, von jedem Zentner Gut im Ganzen nicht mehr, als (ungefähr) zwei Francs im Hinauffahren, und 1 Franc 33 Centimes im Hinabfahren entrichtet werden. — Ueber die Schifffahrt der Fremden ward

l'empire Germanique, ratifié par sa Maj., l'Empereur des Romains, le 17 Avril 1803, signé le 15 Août 1804 avec une convention supplémentaire du 1 Oct. 1804, ratifiés par l'Empereur en date du 11 Mai 1805. — (S. Martens, Supplément au Recueil des Traités, Tom. IV. p. 36. Die Conv. supplémentaire betraf die Verlegung mehrerer Erhebungsämter auf andere bedeutendere Centralpunkte.

[1] Vergl. Ockhart, l. c. S. 280—281, — und Projet de Convention, Art. 99 und folgende. — Dazu siehe Nau's Beiträge zur Kenntniß der Schifffahrt ꝛc. Bd. II. S. 76.

Digitized by Google

nichts Besonderes bestimmt. Der Vertrag galt nur für die Uferstaaten, als Kontrahirende. Bald aber trat die Kontinentalsperre ein. — Die Einrichtung des Tarifs nach dem Gewichte, statt nach den Qualitäten, beschleunigte die Fahrt auf eine wohlthätige Weise. Das galt von den Handelswaaren. Solche Produkte, welche den Ackerbau und die Industrie beförderten, sollten noch weit geringer, manchmal auf den 4ten oder 20sten Theil des gewöhnlichen Tarifs, angesetzt werden.

Dieß Alles nach den vorgeschriebenen Grundsätzen einzurichten, zu verwalten und zu beaufsichtigen, sollte eine von den verschiedenen Lokalautoritäten unabhängige, neutrale Centralbehörde bestehen, mit welcher, zur raschen Abwehr und Beseitigung vorkommender Streitigkeiten, ein eigener Gerichtsstand in drei Instanzen verknüpft war, wovon die letzte Instanz aus höheren Beamten[1] zusammengesetzt war.[2] — Der Diensteid ward den Vertretern der beiden kontrahirenden Theile abgelegt. Die Generalverwaltung, die ihren Sitz zu Mainz[3] hatte, bestand aus einem Direktor und vier Inspektoren, gesetzlichen

[1] Sie bestand aus einem französischen Präfekten, dem vom Donnersberg, einem Kommissair des Kurerzkanzlers, des nachherigen Primas des Rheinbundes, und einem von beiden gewählten Juristen. Diese drei versammelten sich jährlich nur einmal.

[2] Art. 121 u. folg.

[3] Art. 45.

Digitized by Google

Räthen mit Sitz und Stimme. [1] Diese Behörde war zugleich die zweite Instanz. [2] Die Inspektoren theilten sich in die Aufsicht über die gehörige Erhaltung des Flußbettes und der Leinpfade, die Kontrole der Bureaux und Einnahmen; sie hatten die Führung der Bücher, Reglements und Protokolle, mußten die Klagen aufnehmen und die Berichte abstatten. Auch sollten sie von Zeit zu Zeit gehörige Rundreisen machen. Die unteren Beamten, Einnehmer und Kontrolleurs schworen ihren Amtseid den Oberen; [3] sie wurden für die linke Seite von der französischen Regierung, und für die rechte von dem Kurerzkanzler bestellt, [4] welcher überhaupt die deutschen Rheinfürsten in allen diesen Angelegenheiten während der ganzen französischen Zeit vertrat. — Die neue Ordnung that viel zur Sicherheit des Handelsstandes. — So ward auch festgesetzt, daß die Rheinoktroi-Gebühren weder theilweise, noch im Ganzen jemals sollten verpachtet werden. [5] Zur Erleichterung eines freien Transithandels wurden zu Köln und Mainz Freihäfen errichtet und auch zwischen den Mauth- und Schifffahrtsbehörden die gehörige Grenze gezogen. [6] — Die Schiffe inmitten des Flusses waren nur den Oktroibeamten

[1] Art. 42.
[2] Art. 122.
[3] Art. 58.
[4] Art. 45.
[5] Art. 111.
[6] Art. 3—21 ꝛc.

Digitized by Google

unterworfen. Für die Fälle der freiwilligen oder gezwungenen Landung gab das Gesetz auch Sicherung vor jeglicher Willkür. [1]

Bei der genauesten Fürsorge für die Reinigung des Flußbettes und die Erhaltung der Leinpfade in den gesetzlichen Normen, [2] bestimmte die Konvention auch genau die verschiedene Beschaffenheit, Bauart und Ladungsfähigkeit der anwendbaren Fahrzeuge, je nach den drei Abtheilungen des Ober-, Mittel- und Unterrheins; [3] und ließ zu diesem Zwecke an Mainz und Köln, nach Unterdrückung des längst veralteten Stapelrechts, doch das damit verbundene Umschlagsrecht. Hierdurch wurde der fortwährenden Erziehung und Ausbildung der nöthigen Schiffer besser vorgearbeitet, die Strompolizei und die Vertheilung der Ladungen besser gehandhabt, aber, weil die Bestimmungen gar keine Ausnahme statuirten, für manche Waaren zu viel Aufwand und zu viel Aufenthalt, oder ein gefährliches Umpacken erheischt. Nur die Frankfurter Meßfreiheiten wurden aus der alten Zeit mit herüber genommen, und daneben Frankfurt mit

[1] Art. 25—31; dazu vergl. die Anmerkungen der bei den kurfürstlichen Abstimmungen gemachten Anträge, (Meyer l. c. S. 89), vorzüglich die Anmerkung zum Art. 88, daß »dans leurs eaux« sich nur auf die Mitte des Thalwegs beziehen solle, damit die Beamten den Schiffer nicht auch außerdem chikanirten.

[2] Art. 33—36 u. Art. 44.

[3] Art. 3—6 ꝛc.

Digitized by Google

dem Vorrecht begünstigt, seine Transporte aus den Häfen des Mittelrheins direkt zu beziehen, ohne bei Mainz umzuschlagen. [1]

Somit war stillschweigend [2] das frühere Recht Frankfurts, auch ohne Umschlag den Rhein zu Thale herab zu fahren, aufgehoben. [3] Im Uebrigen konnten in diesem Vertrage die Verhältnisse der Nebenflüsse wenig berücksichtigt, und ebenso wenig analog darnach behandelt werden. [4] Sie sollten es auch nicht, [5] da die Nebenflüsse sammt und sonders durch

[1] Art. 10—12 u. 24. Die kurfürstlichen Anträge zum Additionalvertrag beantragten bei diesen und ähnlichen Punkten, ob nicht für die Zukunft auch die noch übrigen Beschränkungen des freien Schifferrechts möglicherweise aufzuheben wären. — (Meyer, l. c. S. 88 u. folg.) — Vergl. auch die kaiserl. und kurpfalz-bayerisch-privilegirte Allg. Zeitung von 1805, Nr. 88—90 ꝛc. (März).

[2] cfr. oben Anmerk. 298. — Noch der R.-D. Hauptschluß hatte Frankfurt — in §. 27 — die Befreiung von allen Geleitsrechten zugesichert.

[3] Später wiederhergestellt, obgleich immer von Mainz bestritten (siehe unten). — Vergleiche auch das Zeugniß des Directors des Octroi, Hrn. Eichhoff, daß Mainz stets die Frankfurt eingeräumten Rechte zu beeinträchtigen gesucht. — (S. Klüber's Akten des Wiener Congresses, 1815. Bd. III. S. 64.)

[4] Zu Rastatt hatte sich wenigstens die Reichsfriedensdeputation für inkompetent erklärt, über die Freiheit der Nebenflüsse zu unterhandeln. (S. Posselt, l. c. III. Bd. S. 131.)

[5] Projet de convention etc., art. 231. Damit vergl. auch Zeller's Neckar-, Rhein- und Mainschifffahrt zwischen Heilbronn, Mainz und Frankfurt, 1809. §. 100—129.

Digitized by Google

die Halbirung des Rheins verschiedenen Herrn gehorchten. Dafür mußte eine spätere Gesetzgebung sorgen, die weniger ein Ergebniß eines mühselig veranstalteten Vertrags war, als aus der, wenn auch nur fragmentarischen Wiedereinsetzung des Stroms in das Recht seiner Nationalität entsprang.

Die Octroiconvention trug auch für kenntnißreiche und in ihrem Fache erfahrene Schiffer Sorge, zu welchem Behufe in den Stationshäfen Schiffervereine gegründet werden mußten,[1] deren Glieder nach einer gesetzlichen Folge die Transporte besorgten, in deren Mitte aber nur gediente Steuermänner aufgenommen werden sollten.[2] Eine Gildeordnung sollte für die genügenden Kenntnisse und die Ehrenhaftigkeit der Mitglieder bürgen. Die Schiffe selbst mußten gehörige Wegweiser und Bezeichnungen haben,[3] (geaicht seyn); und für die bessere Unterscheidung der Schiffsbauten nach dem Bedürfnisse ward die Schifffahrt eingetheilt in die große, d. h. die Handelsschifffahrt der Transitogüter zwischen den Stationshäfen, die kleine, für den geringeren Verkehr, und in die der Jachten und Nachen, — für Reisende und ihre Effekten.[4]

[1] Art. 15.

[2] Art. 16. In den nächsten Jahren erschienen auch Gildeordnungen, die von Mainz 1806.

[3] Art. 3, 94 u. 91 ꝛc.

[4] Art. 19—22.

Digitized by Google

PARSONS LIBRARY University of MICHIGAN

Dieses sind die Grundzüge, nach welchen die Verwaltung in den nächsten 8 Jahren sich ausbildete. Ueber die Verwendung des Ueberschusses der gemeinschaftlichen Octroieinnahmen spricht schon der oben mitgetheilte Paragraph vom Reichsdeputationshauptschluß. Die mediatisirten Fürsten des linken Rheinufers sollten davon in jährlichen Renten entschädigt werden. Der Kurerzkanzler besaß die Hauptverwaltung, auf seinen Gütern ruhten theilweise die Hypotheken davon, als er Großherzog von Frankfurt ward.

Allgemein ward dieser Vertrag als ein bedeutender, völkerrechtlicher Fortschritt betrachtet, indem er, zu Gunsten eines großartigen Gesammtverkehrs, den einzelnen, dazumal auf dem rechten Rheinufer ohnedieß geschwächten Staatsgewalten [2] die Herrschaft über ein Gebiet entzog, das sicherlich eher unter völkerrechtliche, als unter staatsrechtliche Normen zu bringen ist, und zugleich das Bereich des Neutralen

[1] Vergl. darüber, und wie derselbe diese Verhältnisse zu ordnen strebte, in Winkopp's Rheinischem Bund, XVII. Bd. S. 412: „Die Erklärung des Großherzogs von Frankfurt an jene Fürsten und Herren, deren Entschädigung durch den Reichsschluß vom Jahr 1803 an den Octroibetrag der Rheinschifffahrt angewiesen worden. Den 1. Dezember 1810." — Die Ausführung der hierin enthaltenen Pläne der Rentenablösung wurden vor ihrer Beendigung unterbrochen. (Vergl. das nächste Kapitel am Schluß.)

[2] S. Gaum's Rechte der Staatsgewalt zur Erläuterung des Artikels 2 der Conföderationsakte, 1809. §. 6.

Digitized by Google

erweiterte. So viel Ackerland der Wüste abgewonnen! Welche Wohlthat! — Die Scheidung zwischen den Begriffen des Staatsbeamten eines bestimmten Landstriches, und des Beamten der Schifffahrtsdirektion, in ihren Befugnissen und Beschränkungen, war zwar nicht immer ganz leicht, aber doch nach einfachen, juristischen Gesichtspunkten zu entscheiden. [1]

Wie ersehnt damals der Oktroivertrag den Deutschen kommen mußte, wenn er gleich auf dem linken Rheinufer unter französischen Einflüssen ersonnen ward, davon überzeugt uns das vielfache Preisen seiner Vortrefflichkeit, das wir sogar aus so deutschem Munde vernehmen, als dem eines Niklas Vogt, [2] der, gewiß kein Lobhudler französischer Institutionen, dem Vaterlande — einer der Wenigen — treu sich bewährte, während die französische Invasion sich sogar auf Sitten und Gesinnungen erstreckte. [3]

[1] Vergl. Gaum, l. c. §. 15 und folg.

[2] S. Niklas Vogt's Staatsrelationen, 1806. Bd. VI. S. 69—80.

[3] Dieser tüchtige Publizist mußte hier (VI. 69. l. c.) gegen die stets wiederkehrende Kleinlichkeit der praktisch Betheiligten zu Felde ziehen, die auch diesesmal, wie gewöhnlich, in dem Neuen das Schlechtere sahen, weil es sie aus dem alten Schlendrian riß.

Digitized by Google

X.

Verhandlungen über die Rheinschifffahrt seit dem Pariser Frieden.

(Zu Wien.)

Vorerinnerung.

Sieben Jahre und etliche Monate hatte der rheinische Bund des französischen Kaisers mit seinen deutschen Lehnsknechten gedauert. Das schwache und unnatürliche Gebäude des Rheinbunds war von selbst[1] und in sich selbst zerfallen, als sich mit dem neugebornen Europa eine wirklich deutsche Staatenverbindung vorbereitete;[2] an die Stelle des unbegrenzten Strebens der Franzosen nach einer Universalmonarchie

[1] Stillschweigend löste sich der Vertrag auf. (S. Klüber's Oeffentliches Recht ꝛc. 1831. §. 47.)

[2] Der Pariser Friede vom 30. Mai 1814. Art. VI.: Les états de l'Allemagne seront indépendans et liés par un lien fédératif. — (v. Meyer's Staatsakten ꝛc. S. 155.) und Klübers Deutsches Bundesstaatsrecht, 1831. §. 50. Note d. (Die Erklärung Oesterreichs zu Wien vom 22. Nov. 1814.)

Digitized by Google

trat das Ringen nach der Geltung der eingebornen Nationalitäten. Demnach erwachte die alte Frage von der Grenze zwischen Deutschland und Frankreich bald wieder. — Blicken wir zurück! — Von dem herrschsüchtigen Absolutismus eines ehrgeizigen Louis XIV. hatte die kosmopolitische Propaganda Nichts, als die heiße Sehnsucht geerbt, ihre Herrschaft bis zum Rhein und darüber zu tragen. Diese Absicht der äußerlichen Ausdehnung, in welche die weltbürgerliche Theorie der französischen Republik umschlug, hatte ihr eben auch die Universalmonarchie des Autokraten substituirt, der — in seiner Parallelle mit Karl dem Großen — vergessen hatte, daß das alte fränkische Reich eben deßhalb kurz nach seinem Stifter zerfiel, weil sich erst kurz nach dessen Tode die fränkischen Nationalitäten auseinander geschieden hatten.

Das altfränkische Wesen war ein Staatselement, kein Volksthum gewesen, dieses verstummte auch noch vor dem heiligen römischen Weltreiche und der Weltherrschaft des Pabstes im Mittelalter. — Dagegen sucht die neue Weltperiode ihre Gestaltung in den Individualitäten der Völker, den Nationalitäten.

So stehen sich oft kämpfend die Begriffe von Staat und Volk gegenüber.

In der Politik der Bourbonen aber herrschte seit Richelieu das absolute Staatselement vor, und darum das Prinzip der räumlichen Ausdehnung, der Eroberung. Die Revolution konnte sich nicht von dieser

Digitized by Google

traurigen Erbschaft frei machen und ging auch daran unter.

In den Verträgen von 1814 kam, schon als Folge der Reaktion gegen das Vorhergehende, das entgegengesetzte Element zur Geltung, wenn auch noch unbewußt, verkümmert und ohne Consequenz. — Der Rhein ward wieder deutsch, leider! nur von Straßburg an.

Wo es Nationalitäten gibt, da scheiden sie sich von einander. Die trennende Scheidelinie ergibt sich von selbst, denn erst, wo ein Volk aufhört, fängt das andere an. Ein Volk erkennt man aus ihm selbst. Seine Sprache liefert vor allem Andern das Zeugniß seiner Existenz. So trat in Deutschland und Frankreich der ursprüngliche Unterschied des celtischen und germanischen Charakters in Sprache und Sitten immer schärfer und deutlicher hervor. Ja, die Franzosen rühmen sich gerne, das Fränkische mit der Zeit ganz von sich abgestreift zu haben. In jenen Zeiten aber, wo man den Inhalt über der Hülle, die Religion über der Kirche und darum auch das Volk über dem Staate zu vergessen pflegte, frug und suchte man viel nach den äußerlichen, den formellen Grundsätzen der Staatenabtheilung, weil die innerlichen Unterschiede unerkannt im Schatten standen. Da erfand man denn die ganz unhaltbare Theorie von den Naturgrenzen, [1] weil man fürchtete, eben die

[1] S. Oppenheim's „Studien der inneren Politik." S. 10 u. folg. — (Vom Wesen des Volksthümlichen.)

Digitized by Google

unnatürliche Grenze zu vergessen, wenn sie nicht durch einen Fluß oder so etwas genau bezeichnet wäre.

Am Rheine kam diese Theorie den Franzosen zu Passe. Als sie ihn aber einmal hatten, nahmen sie es so genau nicht mehr damit. — Wir haben im vorigen Kapitel gesehen, wie ein Fluß am wenigsten vermag, zwischen ganz fremden Völkern eine Scheidewand zu bilden. Und schon in der Einleitung ward bemerkt, warum gewöhnlich dieselben Völkerstämme ein Stromgebiet erfüllten. — Die einzige wahre Naturgrenze ist die Sprache!

Wo die Sache selbst so deutlich spricht, da können sogenannte historische, d. h. antiquarische Beweise nichts widerlegen, und wenn man den Strabo und Cäsar gegen uns ins Treffen führt dafür, daß einst der Rhein der Grenzstrom gewesen zwischen Gallien und Germanien.[1]

Mirabeau hatte schon 1786 behauptet: „der Rhein muß Frankreichs Grenze werden." Selbst Deutsche hielten ihn für die natürliche Grenze.[2] Der Streit, der zur Zeit der Reformation auf deutschem Boden geführt ward von gelehrtem Gesindel, das sich aus lauter gelehrter Unpartheilichkeit selbst zur Beute des

[1] Eine bessere Autorität dagegen ist Tacitus, der »De moribus Germanorum«, cap. 28, den Rhein den Germanen vindizirt, wiewohl er zugibt, daß dazumal noch keine feste Grenzlinien bestanden.

[2] S. Posselt's Europäische Annalen, 1798. III. S. 110.

Digitized by Google

Verraths machte,[1] ward im Jahr IV der französischen Republik als eine französische Preisfrage aufgestellt.[2] 56 Beantwortungen liefen ein,[3] die sich natürlich fast alle für die französische Grenzerweiterung erklärten, welche uns nachher über vier Millionen Seelen gekostet hat. Als rechtfertigender Vorgang ward vielfach die Theilung Polens angegeben.[4] Als ob ein Staatsstreich den andern rechtfertigte oder gar über die innere Eigenthümlichkeit der Völker entschiede! — In unserem Jahrhundert regt sich ein feineres Gewissen für die Nationalität, als vor 200 Jahren, wo beim westphälischen Frieden mit so viel Gemüthsruhe die Länder verschnitten wurden. — Im Anfange des 18ten Jahrhunderts war Belgien von Frankreich dem deutschen Kaiser wieder gegeben worden, in eben dem Rastatt, wo es 85 Jahre später abgetreten ward.[5] 16 Jahre darauf ward es den Niederlanden vereint und nach ferneren 16 Jahren trennte es sich wieder zu selbstständigem Staatsleben. —

[1] S. oben Anmerk. S. 69.

[2] Vergl. Posselt, l. c. II. Bd. III. „der Rhein, Frankreichs Grenze," (S. 237).

[3] Georg Böhmer hat die besten davon in Paris gesammelt.

[4] Posselt, l. c. II. (S. 248.)

[5] Eigentlich schon zu Campo-Formio.

Digitized by Google

Der Rheinbund hatte mit der Auflösung des Reichs (1806) alle Reichsgesetze für null und nichtig[1] erklärt. Diese Erklärung galt nicht für die Verbindung der deutschen Fürsten, die weder als deutsches Reich, noch als deutscher Bund, noch als Majorität mit contrahirt hatten. — Auch lag eine solche Aufhebung nicht mit in der Auflösung des deutschen Reichs begriffen, und eben so wenig in der Verfassung des deutschen Bundes. — Namentlich aber wurden die persönlichen Ansprüche und darum vor allem die aus dem Reichsdeputationshauptschluß von 1803 dem Rheinoktroi zur Last fallenden, ausdrücklich beibehalten.[2] Wesentlich aber war in der That nur die neue Gestaltung der Dinge und was daraus resultirte! — Der erste Pariser Frieden hatte den Rhein wieder deutsch gemacht, so weit er es vor dem 1. Januar 1792 gewesen, geringe Modifikationen zu Gunsten Frankreichs ausgenommen.[3] Der zweite Pariser Friede, die Folge einer neuen Invasion und

[1] Art. 2 der Rheinischen Conföderationsakte: Ausgenommen blieb der Reichsdeputationshauptschluß von 1803 für zwei Bestimmungen, nämlich den Rheinoctroi und die Entschädigungen der Gläubiger, Rentenempfänger und Pensionnaire.

[2] Art. 15 der deutschen Bundesakte vom 8. Juni 1815. Diese Bestimmung hat das gleiche Ergebniß mit dem in der vorigen Anmerkung angeführten Rheinbundsbeschluß. (S. auch Klüber's Deutsches Staatsrecht, §. 50 u. 58.)

[3] Art. 3 (Meyer, l. c. S. 152) im ersten Pariser Frieden.

Digitized by Google

neuen Schreckens, garantirte Deutschland besser; die Grenze ward — bis auf kleine Abänderungen — nach dem Zustand von 1790 restituirt.[1] Bundesfestungen sollten die deutsche Grenze sichern, und die Provinzen des Ueberrheins wurden den mächtigsten Fürsten Deutschlands — in Tausch und Handel — übergeben.[2] So sollte die äußerliche Sicherung auf Kosten der inneren Einheit wieder hergestellt werden; womit die Völker selbst, welche fremden Herrschern und neuen Regierungsformen unterworfen wurden, durchaus nicht gleich zufrieden waren. — Trat auch die Gallomanie in diesen Landen immer mehr in den Hintergrund, so wuchs sie dafür um so stärker in dem blühenden belgischen Lande, das durch unsere eigene Schuld der deutschen Verbindung ganz entfremdet worden ist. Insofern also der Rhein doch ein vertheiltes — folglich bald umstrittenes — Gut blieb, war es nöthig und nach den gehabten Erfahrungen frühe als Bedürfniß empfunden, ihm eine vereinigende Gesetzgebung auszumachen.

Der langentbehrte Frieden machte die Lenker der Staatengeschicke zu solchen gemeinsam anordnenden Verträgen geneigt, denen der kleine Staat, welcher den Ausfluß des Rheins in Händen hat, sich darum nicht entziehen konnte, weil er der heiligen Allianz

[1] Zweiter Pariser Frieden vom 20. Nov. 1815 (Meyer, Nr. XII. Art. 1).

[2] Vergl. den Frankfurter Territorialrezeß vom 20. Juli 1819. (Meyer, l. c. XV.)

Digitized by Google

seine ganze Existenz verdankt,[1] und für eigenmächtige Hemmnisse der Rheinfahrt gewiß keine Präcedentien aus der Zeit des Napoleonischen Scepters aufzuweisen hatte.

Der erste Pariser Frieden hatte noch die alte Thalwegsgrenze adoptirt, wie er sie vorfand,[2] das muß für den Oberrhein noch heute gelten.

Im fünften Artikel dieses Vertrags ward die Freiheit der Rheinschifffahrt zugleich mit dem Versprechen gewährt, für die europäischen Flüsse überhaupt nach dem Ziele der freiesten und gleichmäßigsten Verwaltung hinzusteuern.[3] Auf dem nächsten Congreß aber sollte die gemeinsame Verwaltung des Rheins schon berathen werden; während provisorisch die alte Verwaltung von einer gemischten Commission fortgeführt ward. Wirklich trat im Februar 1815 zu diesem Behufe eine schon zwei Monate vorher designirte Commission zusammen, um — auf der

[1] Erster Pariser Friede, Art. VI. (u. s. Wiener Congreßakte vom 9. Juni 1815, Art. 65 — in Meyer, l. c. S. 187.

[2] Erster Pariser Friede, Art. III. 5°. — Damit vergl. unten den Staatsvertrag von 1827, zwischen Baden und Frankreich.

[3] Wenn Bülau in dem Artikel „Elbe" des Rotteck- und Welcker'schen Staatslexikon's die Idee der Flußfreiheit „einen lichten Augenblick (lucidum intervallum) des Wiener Congresses" nennt, so vergißt der Verfasser ganz, daß dieser Gedanke weit älter ist, und eher den Franzosen zuzuschreiben wäre.

Digitized by Google

Basis des 5. Artikels des ersten Pariser Friedens[1] — über die Freiheit und Schifffahrt der großen Flüsse zu berathen. — In dieser Commission, die ursprünglich nur aus vier Mitgliedern bestehen sollte, in der dann aber, außer den beiden deutschen Hauptmächten und Frankreich, noch England, Holland, Bayern, Baden, Hessen-Darmstadt und Nassau vertreten waren, wurden zuerst verschiedene Projekte allgemeiner Verträge über diesen Gegenstand debattirt.[2]

Zuerst trug der französische Gesandte, Herzog von Dalberg, ein „Projet d'articles de ce qui concerne la navigation traversant plusieurs territoires" — vor, welchem im Allgemeinen die alte Rheinoktroiconvention als Muster vorschwebte, indem auch der Rhein als maßgebend vorangestellt war. — Aber Vieles und das Meiste war darin unbestimmt gelassen, oder sollte speciellen Commissionen zur Berathung übergeben werden. Wenn der Vorschlag z. B. anerkannte, daß eine Verminderung der Zollstätten und Vereinfachung der Erhebungsmoden Bedürfniß wäre, und darum von den alten Stapel-, Accis- und Licentrechten nur so viel bestehen lassen wollte, als

[1] Und des 2. und 3. §§. des geheimen Art. III. desselben Friedens, welche namentlich die Verhältnisse des Rheins und der Schelde der Unterhandlung empfehlen.

[2] Die Quellen dafür enthält der III. Band von Klüber's Akten des Wiener Congresses, 1815. — Schon der Schluß des II. Bandes enthält die Ernennung der Commission.

Digitized by Google

zur Beschleunigung oder Sicherung des Verkehrs unentbehrlich wäre,[1] so fragt es sich zuerst, wie viel unentbehrlich ist, und dann mußte es alsbald klar werden, daß, nach einer ungefähren Aufstellung allgemeiner Grundsätze, jeder Fluß, der verschiedene Territorien durchzieht, besonderer Vereinbarungen bedürfe, wie es auch geschah. Wie wäre Weichsel und Tajo nebst allen Strömen dazwischen von der europäischen Diplomatie unter ein System zu bringen gewesen! — Im zwölften Artikel schlug Dalberg eine gemeinsame Erhebung des Oktroi und gleichmäßige Vertheilung nach Proportion der Uferstrecken am fahrbaren Rhein vor, was für Frankreich allerdings sehr vortheilhaft gewesen wäre, — da es an den Büreaux seines Oberrheins gewiß am wenigsten einnimmt, — wo der Rhein ja kaum fahrbar genannt werden darf! Die Commission erklärte sich mit Dalbergs allgemeinen Principien einverstanden, da dieselben der Debatte eben gar viel Raum ließen. So drang Clancarty im englischen Interesse auf die freieste, allen Nationen zu eröffnende Concurrenz bei der Rheinschifffahrt. — So weit hielt man noch nicht! — Das Princip machte sich mit Bestimmtheit geltend, daß, neben der beaufsichtigenden Centralbehörde, jeder Staat auf seinem Gebiete durch seine Beamten und in eigenem Interesse die Abgaben erheben ließe.[2] Dieser Gedanke war nicht neu, trat aber immer

[1] S. Art. 17 in Klüber's Akten ꝛc. III. S. 17.

[2] S. 21 u. 22 in Klüber's Akten ꝛc. III.

Digitized by Google

bestimmter hervor, namentlich in Preußens Anträgen. — Das „Mémoire préparatoire sur le travail de la Commission de navigation„ von Humboldt, dem preußischen Gesandten, verlangte für den Rhein und die Schelde zunächst nur eine Veränderung der Gesetzgebung von 1804, gemäß den seitdem eingetretenen Ereignissen.[1] Hollands Vertreter, de Spaen, führte die Verhandlungen zuerst auf das fragliche Fortbestehen der Schiffergilden, des Droit de relâche, Umschlags bei Köln und Mainz, und den halbjährlich zu bestimmenden Frachttarif. Darüber wurden — vornämlich wegen des Umschlagsrechts — die nächsten Interessenten zugezogen, Stimmen für Mainz, Frankfurt und die alte Oktroidirektion selbst — Mappes und Hademar, Danz, Eichhoff. — Sprachen die Mainzer für den Umschlag, so waren die Frankfurter natürlich gegen das Bestehende. Für und wider regnete es damals Brochüren.[2] — Diese Frage und das Interesse an einer Gemeinsamkeit der Rhein-

[1] Im Art. II. S. 28 l. c.

[2] Wir haben uns nicht alle Schriften verschaffen können, die damals anonym oder namentlich vertreten, meistens von den dabei betheiligten Beamten in dem eigenen Interesse, wenn auch mit dem Scheine der Unpartheilichkeit, geschrieben wurden. Außer den eben genannten waren noch Herrmann, Gaum, Ockhart, Reuter u. A. m. thätig. Zum Glück theilt Klüber diejenigen Schriften als Beilagen zu seinem III. Bande mit, welche der Wiener Commission übergeben wurden. — Vor allen wichtig wurde Eichhoff's Statistik des Rheins, zumal der Verfasser erster Beamter des Rheinoctrois war.

Digitized by Google

Verwaltung, war damals fast so allgemein, als schon drei Jahre später die Sehnsucht nach einer gemeinsamen Mauthlinie.[1]

Die Frankfurter erklärten den Stapel für ein überflüssiges, ja räuberisches Privilegium einzelner Städte, und führten gegen die behauptete Nothwendigkeit desselben an, daß die leichten, kleinen „Lauertannen"[2] — mit Holz, Latten u. s. w. — von Basel bis Holland ohne Umschlag und auch ohne Gefahr gingen, — laut alter Erlaubniß, da ihre Umladung für den geringen Werth ihrer Waaren zu mühselig befunden ward; — zugleich bezeugten die Frankfurter, daß selbst Mainschiffe von Würzburg, während der Frankfurter Messe, ohne Gefahr bis Köln führen; daß die weit bedeutendere und in ihren Abwechselungen gefährlichere Donau keinen Umschlag kenne, so wenig als der holländische Rhein. Da, wo der Umschlag nothwendig wäre, z. B. für gar zu schwere Ladungen, würde er schon von selbst im Interesse des Handels vollzogen werden. Mit dem Umschlag wäre die freie Concurrenz ein leeres Wort; ohne ihn könnten auch die Schifferverbindungen

[1] Vergl. die Augsburger Allg. Zeitung v. 1818, Nr. 21. Beilage ꝛc.

[2] Diese Kähne umgehen sogar den Schaffhauser Rheinfall zu Land, sie sind nur aus leichten Tanndielen gezimmert. Ihre Befreiung sollte beibehalten werden. — In der That wurde auch Getraideschiffen der Umschlag erlassen, aber die Abgaben eben so wenig, als jenen. S. Klüber's Akten ꝛc. III. S. 39 u. 371 u. ff.

Digitized by Google

wegfallen, als welche nur angeblich eine bessere Flußordnung beförderten!

Die Mainzer fanden jene Beispiele kleinerer Fahrten unerheblich und hielten den Umschlag für eine bessere Controle, die Gilden für gute Schulen bewährter Steuermänner, und das Ganze für die beste Garantie, daß der Verkehr stets ihm dienende Fahrten bereit finden würde. Eichhoff, der zwischen den streitenden die unabhängige Erfahrung vertrat, erklärte sich für ein eingeschränktes Umschlagsrecht, das eben nicht viel Auflagen verursache.

Für Hessen sprach v. Türkheim[1] von der Befestigung der Centralgewalt durch periodisch wiederkehrende Versammlungen von Gesandten der dabei interessirten Mächte, und ferner für getrennte Erhebung des Oktroi, aber gemeinsame Kasse, die nach dem Verhältniß der fahrbaren Strecken vertheilt werden sollte. Denn, meinte er, Frankreich und Baden würden gerne der falschen Ansicht entsagen, daß der Rhein von Basel aus schiffbar wäre.

Freilich, die Oktroiconvention legte ihr erstes Büreau unterhalb Straßburg an; nämlich von Basel ab können nur wenige Schiffe fahren, dahin aufwärts gar keine. Aber der Vortheil hat seine eigene Statistik, das werden wir noch vielfach erleben! — Eine gemeinsame Kasse sollte — nach Türkheim — besser für Thalweg, Leinpfade, und die Dienstverhältnisse

[1] In seinen »Observations,« Klüber's Akten ꝛc. III. S. 40.

Digitized by Google

und Autorität der Angestellten sorgen. — Er gab zugleich zu bedenken, ob nicht Umschlagsrechte dem fünften Artikel des Pariser Friedens und selbst dem achtzehnten des Ryswicker zuwider wären.[1] Allein diese allgemeinen Bestätigungen freier Schifffahrt waren wohl nicht auf solche Einrichtungen zu beziehen, die während ihres Abschlusses unbestritten bestanden. — Nach vielen unbedeutenden Verhandlungen über Dieß und Jenes wurde in einer der nächsten Sitzungen[2] die Aufhebung des gezwungenen Umschlags einstimmig beschlossen,[3] — mit Vorbehalt näherer Bestimmungen über den freiwilligen oder von der Natur befohlenen Umschlag.

Der Direktor Eichhoff, welcher dermaßen zwischen den Parteien stand, oder vielmehr schwankte, daß beide, Frankfurt und Mainz, seine Worte mehrmals für sich anführten,[4] erklärte sich hier zuletzt noch gegen die Nothwendigkeit, wohl aber für die Nützlichkeit eines — beschränkten — Umladungsrechtes. Allein nach den Argumenten des unabhängigen Handelsstandes (Frankfurts) zu schließen, scheint bei dieser Anschauung in neuerer Zeit mehr auf die Spedition oder Commission gesehen zu werden, als auf den Eigenhandel, dem doch am meisten

[1] Vergl. oben das VIII. Kapitel.

[2] Vom 23. Februar 1815, 4. Sitzung.

[3] Ueber die Ausführung (?) dieser Uebereinkunft vergl. das nächste Kap.

[4] Vergl. die Beilagen zur 4. Sitzung (in Klüber, l. c. III.).

Digitized by Google

Gewicht beizulegen ist, da ihm nur jene dient, jener aber die Schifffahrt.[1]

Auch muß ein Rückblick auf die Geschichte des Staffel- und Umschlagrechts die Ueberzeugung nähren, daß heut zu Tage ein solches Recht jedenfalls eher historisch, als natürlich zu nennen wäre. Die Voraussetzung eines natürlichen Stapels läßt sich nicht wohl für die zwei Hauptorte des Rheins annehmen,[2] wenn J. J. Eichhoff selbst zugibt, daß solche Produkte, welche wegen ihrer Wohlfeilheit oder leichten Verletzlichkeit die häufige Umladung nicht zuließen, mit einer billigen Abgabe des Umschlags erledigt seyn sollten; und wenn es zugleich ausgemacht ist, daß die Bannfahrten der Stapelorte mit denselben Fahrzeugen Berg auf und Thal ab geschehen.

Freilich Schaffhausens Rheinfall ist ein natürlicher Stapel, den müssen die Waaren zu Lande umgehen. — Wenn aber Eichhoff[3] ein Gleiches für den

[1] Vergl. dagegen die Schriften, welche Klüber beibringt im I. Bd. der Akten, Heft 3, S. 1 u. folg., „das Staffelrecht, oder die Stationsfahrt auf dem Rheine," und Bd. III., S. 331 u. 343, die Nachträge dazu, unter verschiedenen Titeln von der Stadt Mainz überreicht; —. Frankfurt antwortete und replizirte in mehreren Sendschreiben (Klüber's Akten ꝛc. III. S. 366) „über die Freiheit der Rheinschifffahrt."

[2] Die Vertheidiger des Bestehenden beriefen sich dafür auf Eichhoff's statistisch-topographische Darstellung des Rheins ꝛc., 1814.

[3] l. c. S. 24.

Digitized by Google

Neckar bei Heilbronn annahm, so entgegnete die böse Welt mit ziemlich guten Gründen, daß dieser „natürliche Stapel" durch sehr künstliche Mühlen bewirkt wäre, welche die Bewohner nicht ohne Absicht angelegt hätten.[1] — Auch die Statistik hat eine wächserne Nase!

Was aber die Nützlichkeit von gewissen Mittelpunkten für den Verkehr betrifft, so sind diese ihrer Natur nach wandelbar, indem sie von dem Wechsel der Handelswege und deren Ursachen abhängen. Sobald aber der Handel solcher Punkte bedarf, schafft er sie sich selbst, wie der Buchhandel zu Leipzig, Stuttgart und Frankfurt gethan hat, an welchen Orten alle Bücher für die verschiedenen Gegenden passiren und auch anhalten müssen.

Von dem Stapel kam die Wiener Conferenz folgerichtig zur Centralcommission, worüber auf der Grundlage des Humboldt'schen Entwurfs verhandelt ward.[2]

Allgemein erklärte man sich für die Nothwendigkeit einer obersten Behörde, und nebenbei für eine Thätigkeit derselben, wie sie seit 1804 ausgeübt worden. Vielfach wurde dabei zwar nicht das Aufhören der Schifferverbindungen beantragt, wohl aber eine Verwahrung gegen die ausschließliche Berechtigung von solchen.

[1] S. Augsburger Allg. Zeitung, 1826, Nr. 160, Beilage, wo auch eine recht gute Parallele dafür in Holland's Seestapel angeführt wird.

[2] 5. Sitzung, Akten III. S. 82.

Digitized by Google

Ferner machte sich in Bezug auf die Centralcommission mit Energie die Ansicht geltend, daß die Landeshoheiten nicht, wie bisher, durch eine permanente Behörde verletzt werden dürften, welcher deßhalb lieber eine periodische substituirt werden möge, die sich halbjährlich an einem bestimmten Mittelpunkt versammelt. — So votirten namentlich die kleineren Staaten, Hessen und Nassau, deren Meinungen sich im Wesentlichen nur in Bezug auf die Gerichtsbarkeit der Behörde unterschieden, indem Hessen einen Rekurs an eine Handelskammer, Nassau (durch H. von Marschall) eine Appellation an den künftigen Bundestag in seine Darstellung aufnahm. — Dem Allem widersprach wohl nicht mit Unrecht Badens Gesandter, von Berckheim, der auf eine kräftige, und darum permanente Direktion drang, die ja von allen Uferstaaten gleichmäßig durch ein Mitglied und einen, abwechselnd, oder nach absoluter Stimmenmehrheit, erwählten Präsidenten bestellt werden könne. Diese Frage hatte, im Vergleich zu der bisher gültigen Oktroiconvention, eine neue Wendung dadurch erhalten, daß die Erhebung der Zölle und die Erhaltung der Leinpfade, und dergleichen mehr, den einzelnen Staaten zurückgegeben ward, — wodurch freilich holländischer Willkür ein weiterer Spielraum eröffnet war, wenn es auch anfänglich im Interesse aller Staaten des Mittel- und Niederrheins erschien. — Damit verknüpfte sich die Uebereinkunft über die Abtragung der alten Oktroirenten, wovon nun jeder

Digitized by Google

Uferstaat einen Theil übernehmen mußte.[1] — Und zugleich ward im Zusammenhange damit beschlossen, für die Nebenflüsse des Rheins Spezialcommissionen zu ernennen. — So wanden sich die Controverspunkte durch die verschiedensten Interessen durch. Die Hauptdebatten sind hier erwähnt, andere werden noch in späteren Epochen und mit erhöhter Bedeutung wiederkehren. Bei den Nebenflüssen kamen zwischen den Herren der Mündungen und denen der oberen Gewässer dieselben Widersprüche vor, wie beim Rhein zwischen Niederland und Oberland.[2] So setzte der würtembergische Gesandte die Aufhebung des Mannheimer Umschlags durch, der 1808 eingeführt worden; die Gegenforderung zerstörte den Heilbronner Stapel. — England trug bei allen Debatten auf größere Freiheit der Schifffahrt an, denn darum handelte es sich nicht, die Themse allen Seeschiffen zu öffnen. — Man sprach ja bloß von Continentalflüssen! deßhalb wandten sich auch die Engländer später mehr zur Weser und Elbe, welche diesen Hindernissen nicht unterworfen

[1] Vergl. nach Klüber's Akten, III. S. 230: Humboldt's Projet de rédaction d'articles (28 – 30) etc. p. 240. »Nouvelle rédaction etc.«

[2] Klüber, Akten, III. S. 169, VII. Protokoll. Dazwischen ward über die Aufhebung des Elsflether Weserzolls viel unterhandelt, den Oldenburg den Hansestädten gegenüber eigensinnig behauptete. Er hörte erst 1820 auf durch besondere Uebereinkunft! (Martens, Recueil, Supplément T. VIII. p. 645.)

Digitized by Google

wurden,[1] so daß der Staat, welcher an beiden Stromgebieten ansäßig ist, keinenfalls Schaden leiden konnte. Endlich nach eilf Conferenzen kam den 24. März 1815 eine definitive Ordnung zu Stande, bestätigt von dem Comité der acht größeren Mächte. Sie besteht aus neun allgemeinen Artikeln über die freie Schifffahrt der Flüsse, welche mehrere Gränzen durchlaufen, — diese sind auch in die Wiener Congreßakte mit aufgenommen;[2] — und aus zweiunddreißig, den Rhein betreffenden, welche dieser Akte angehängt sind.[3] Endlich war es gelungen, die Sonderinteressen der einzelnen Staaten mit den allgemeinen Forderungen des vaterländischen Wohlstandes in einer Art von Vertrag zu vereinigen. Vor Allem ist Deutschland dafür

[1] Klüber's Akten ꝛc. III. S. 171 ꝛc. — Damit vergl. die Vorrede zu Nau's Beiträgen für Schifffahrt und Handel ꝛc., II. Bd. 1818; und die Augsburger Allg. Zeitung von 1825, Nr. 195, Beilage.

[2] Art. 108 — 116 in der Wiener Congreßakte vom 9. Juni 1815.

[3] S. Meyer's Staatsakten ꝛc., S. 202 — 204 und 208—219. Der Platz in und an der Congreßakte bewährt diesen Aktenstücken Europa's Garantie, und der Art. 53 der Schlußakte der Wiener Ministerialconferenz die Garantie des deutschen Bundes. — So ward es wenigstens ausgelegt am 19. April 1820, in der 23. Sitzung der Wiener Ministerialconferenzen; — damit vergl. noch den Art. 19 der Bundesakte in der Auslegung der Plenarversammlung des Bundestags vom 3. Aug. 1820, §. 4. (Klüber's Quellensammlung ꝛc. N. XXII. S. 304.) Vergl. noch Art. 64 der Schlußakte.

Digitized by Google

dem Vertreter der größten deutschen Macht Dank schuldig, den unermüdlichen Bemühungen und der geistvoll versöhnenden Thätigkeit Wilhelm von Humboldt's, der gewiß unter die ersten preußischen und deutschen Staatsmänner gereiht zu werden verdient!

Die allgemeinen Bestimmungen, die sich besonders auf den Rhein, Main, Neckar, Mosel, Schelde, Maas, Weser und Elbe bezogen, versprachen für alle solche Flüsse, die verschiedenen Ländern angehören, eine gemeinsame und gemeinsam zu beschließende Schifffahrtsordnung, dabei freie Schifffahrt, so weit der Strom schiffbar ist (jusqu'à son embouchure). Ein unabänderlicher Abgabentarif soll ein für allemal eingeführt werden, ebenso möglichst wenig Erhebungsämter, mit denen unter keiner Bedingung ein Umladungsrecht oder sonst ein Monopol verbunden werden dürfte. Die schon bestehenden Vorrechte dieser Art sollen nur so lange beibehalten werden, als die gesammten Uferstaaten sie dem allgemeinen Verkehr, nicht bloß dem einzelnen Staate für vortheilhaft halten. Auch die Mauthen sollen von den Zöllen ganz getrennt seyn, und die Schifffahrt nicht einmal stören. Ueberall haben die neuen Anordnungen die Ermuthigung und Erleichterung des Handels zu berücksichtigen,[1] darum soll auch der Tarif mehr nach Quantitäten, als nach Qualitäten berechnet werden; für jeden

[1] Congreßakte, Art. 111.

Digitized by Google

einzurichtenden Tarif sollte ungefähr der Rhein als Muster dienen. Ein Staat kann seine Erhebungsorte wohl vermindern, — vermehren aber nur mit gemeinsamer Billigung, so wie überhaupt zu jeder Veränderung einer einmal angenommenen Schifffahrtsakte eine gegenseitige Uebereinstimmung gehört.

Der Art. 117 erklärt die damals schon gegebenen sechs Schifffahrtsakten[1] für Theile der Congreßakte und also auch ihres Schutzes theilhaftig.

Der Rhein (Art. 1) soll frei seyn, insofern der Verkehr darauf Niemanden untersagt werden darf, der sich der polizeilichen Ordnung unterwirft. Sein Schifffahrtssystem soll auch so viel als möglich auf seine Verzweigungen — Arme und Zusammenflüsse — (Embranchemens et confluens) angewendet werden; doch ward der Bodensee nicht mit zum „conventionellen Rhein" gezogen. Wohl aber sollte, nach Art. 3, ausdrücklich die Strecke zwischen Basel und Straßburg, und der Niederländische Rhein bis zu seinen Mündungen denselben Verhältnissen unterworfen werden. Die Abgaben, die Schiffergebühr oder die Rekognition,[2] und die Zölle von der Ladung[3] bleiben ungefähr den im Jahr 1804 eingerichteten gleich; ebenso die zwölf Erhebungsbureaux. Jeder Staat erhebt die Steuern auf eigene Rechnung; aber seine

[1] Nur die Elbe und Weser waren damals noch zurück.

[2] Vergl. Art. 94 du Projet de Convention etc.; nur die Scala ward 1815 in etwas ermäßigt.

[3] Vergl. Art. 102—105 der Octroi-Convention.

Digitized by Google

Beamten beschwören das Reglement. Gehört das Bureau für seine respektive Strecke mehreren Staaten an, so theilen diese die Netto-Einnahme im Verhältniß ihrer Ufer, selbst wenn diese Staaten mit ihren Ufern einander gegenüber liegen. — Die Centralcommission controlirt die genaue Erfüllung des Reglements, und vermittelt den Einzelnen gegenüber das allgemeine Interesse. — Sie versammelt sich jeden ersten November in Mainz, zur Noth auch im Frühjahr. Während sie aus sieben Commissarien besteht, von denen jeder der Uferstaaten einen ernennt, wird für die laufenden Geschäfte ein Inspektor das ganze Jahr in Mainz residiren mit drei Unterbeamten, welche den Rhein zu bereisen haben. — Dieser Behörde wird von der Centralcommission nach absoluter Majorität gewählt, aber so, daß von einer idealen Anzahl Stimmen Preußen $^1/_3$, das übrige deutsche Ufer $^1/_3$, Frankreich und Holland jedes $^1/_6$ vertritt. — In diesem Verhältniß werden auch die Besoldungen geleistet. Diese Beamten genießen alle Rechte deutscher Staatsdiener. Zu ihrer Entfernung gehört auch jene eigenthümliche Art der Abstimmung, aber nicht absolute Majorität, sondern die von $^2/_3$ (also einem Sechstel aller Stimmen über die Hälfte).

Die Inspektoren sind von den unteren Beamten innerhalb der Grenzen der Gesetze Gehorsam zu fordern befugt, sie statten der Centralbehörde einen regelmäßigen Bericht ab, damit diese jährlich eine ausführliche Uebersicht veröffentlichen kann. — Ihre

Digitized by Google

Flaggen (les bateaux et nacelles de l'octroi) tragen außer dem Wappen des Bureaus, dem sie angehören, noch das Wort „Rhenus.“ Jeder Staat soll nur durch seine persönliche Beistimmung zu den Beschlüssen der Centralcommission verpflichtet werden. (Bei dieser Forderung ist ein vernünftiger Einklang schwer zu erreichen.)

Alle Umschlagsrechte und ausschließlichen Schifferprivilegien, der Gilden oder Einzelner, alle Abgaben außer den erwähnten sind strenge verpönt. — Die Oktroidirektion wird auch in Kriegszeiten neutral seyn. — Noch blieb vieles unbestimmt über Frachttaxen, Schiffergesellschaften, die große und kleine Schifffahrt, lauter Angelegenheiten, welche nach Aufhebung des Stapels verändert werden mußten; die genauere Organisation der Gerichte, die Einrichtung der Oktroitaxen für verschiedene Waaren, die Erhaltung des Flußbettes und dergleichen mehr. Deßhalb sollte sogleich eine Centralbehörde die Arbeiten für ein näher eindringendes Reglement beginnen, wozu noch als subsidiarische Norm die Oktroikonvention vom Jahr 1804 dienen sollte. Die auf dem Oktroi lastenden Renten und Pensionen übernehmen die deutschen Uferstaaten mit verhältnißmäßigen Ansprüchen an Frankreich und vorbehaltlich des alten Rechts der Ablösung.[1] Frankreichs Verpflichtung

[1] Vergl. Art. XXVIII. N. 1 v. 1815, und Reichsdeputationshauptschluß, §. 30.

Digitized by Google

datirte sich daher, daß sich seit 1810 das französische Kaiserthum die Hälfte der Oktroirenten vom Fürsten Primas hatte abtreten lassen.[1] Aber die Mediatisirten von 1803 waren noch zu entschädigen. Die schiedsrichterliche Entscheidung über alle damals angeregten Forderungen und Ansprüche der Art ward dem österreichischen Hofe übertragen.[2]

[1] Den 19. Februar 1810; siehe den Art. 6 in Klüber's Akten des Wiener Congresses, III. Bd. S. 244.

[2] S. die schiedsrichterliche Entscheidung über die dem Rheinschifffahrtsoctroi auferlegten direkten Renten, durch eine Commission; Wien, den 26. März 1816; nebst den vorgängigen Verhandlungen in Meyer's Staatsakten ꝛc., S. 258 u. folg.

Digitized by Google

XI.

Die Zustände nach der Wiener Convention und die Verhandlungen der Mainzer Centralcommission.

Wie schön wäre die Gesetzgebung, auf solchen Grundsätzen aufgebaut, gewesen, wenn sie jemals recht zur Ausführung gekommen wäre! Wir werden sehen: der unvermittelte Zwiespalt zwischen den Verträgen und Gelöbnissen auf der einen und den Thaten auf der andern Seite, wie er alsbald sichtbar ward, erinnert an die ärgsten Zeiten mittelalterlicher Willkür. Wie damals die Herrschaft des Gesetzes nur ein Spott, so jetzt die Ausführung heiliger und beschworner Verträge. Damals, wie jetzt, hieß es nur zum Hohne: „der freie deutsche Rhein!“ — Wie damals die kleinen Raubritter durch ihre täglichen Neckereien Handel und Gewerbe untergruben, so jetzt ein kleiner Seestaat, der alle seine List und Erfahrung zusammen nehmen muß, sein künstliches Daseyn vor dem

Digitized by Google

drohenden Untergange zu retten, weil er es vorzieht, mit fremden Staaten in halbwegs günstigen Verträgen, als mit dem Stammlande in einträchtiger Verbindung zu leben. — Das ist ein Nachbar, der uns erst die Augen darüber geöffnet hat, wie Deutschland die Welt daran gewöhnt hat, von ihm zu empfangen, ohne ihm wieder zu geben! — Holland, welches deutsche Kräfte der deutschen Unerfahrenheit und Nachgiebigkeit abtrotzt, bis — — — — ! —

Die französische Continentalsperre hatte Jahre lang die holländischen Häfen hermetisch verschlossen. Da blühte der Rhein durch seinen Binnenhandel, und Holland nahm daran Theil, ohne Hoffnung oder Aussicht, durch Isolirung auf einer andern Seite mehr gewinnen zu können. Freilich hatte es weniger innere Industrie, als die übrigen Theile Deutschlands, denen die Sperre also vorzugsweise zu Gute kam, während alle Seeküsten den Schmuggelhandel mehr oder weniger betrieben. Seit dem Herbst 1813 sprangen diese Bande. Der Rhein ward „im Namen der hohen alliirten Mächte" von einem Provisorium unter dem Grafen Solms-Laubach verwaltet.[1] Gleich legte Holland wieder seine alten[2] Gebühren, das heißt seine

[1] Im Febr. 1815 hatte Straßburg einmal gegen dieses Provisorium geklagt, daß es zu viel gethan, und drei neue Zollämter angelegt habe. Vergl. Humboldt's Antwort und Rechtfertigung darauf; in Klüber's Akten, III. Bd. S. 56 bis 58, und S. 155—161.

[2] 1575 hatte der Oberstatthalter von Requesens die

Digitized by Google

Ungebühren, am Rhein an, als ein würdiges Seitenstück zu seinen alten, jetzt wiederum neuen Douanen![1] — Der provisorische Zustand sollte den 1. Juni 1815 beendet seyn,[2] und die definitive Ordnung vom 24. März durch den Direktor Eichhoff und zwei andere noch zu ernennende Mitglieder einer Centralbehörde in das Leben treten.[3] Diese Frist von zwei kurzen Monden ward verlängert bis zum Herbst 1817. Da endete das Provisorium, aber die neue Ordnung der freien Rheinschifffahrt ward nicht eingeführt! — Es scheint, wir lieben den Status quo! — Also — Holland hat die Wiener Navigationsakte mit unterzeichnet,[4] und selbst spätere Verträge noch! — Die Klagelieder, welche ihre Deutung veranlaßte, das Lamento, welches uns durch dieses ganze Kapitel begleiten muß, werden keinen geringen Beitrag zur Kunst moderner Hermeneutik abgeben! — Aber man hatte nicht erwartet, so der Bestrebungen von Jahrhunderten, der Errungenschaften schwerer Kriege verlustig zu werden, — daß man das französische Joch abgeschüttelt hat,

Mündungen des Rheins verschanzen lassen, und so den ganzen Verkehr gehemmt. (Vergl. oben VII. Kap. — und A. A. Z. 1826, Nr. 249 und 250, Beilage: „Ueber den Handel des Rheins im Mittelalter."

[1] S. Nau's Beiträge ꝛc., II. Bd. S. 87, und die Note zum Schlußprotokoll in Klüber's Akten ꝛc. III. Bd.

[2] Nau, l. c. I. S. VII.

[3] Klüber, l. c. III. S. 276.

[4] Klüber, l. c. S. 275 (durch den Gesandten de Spaen).

Digitized by Google

um das holländische aufzuladen! — Waren es früher der vielen Uferstaaten viele Zollsysteme, welche auf den Handel drückten, so sind es deren jetzt nur zwei, ein ungünstiges und eins, — das — nicht zur Ausführung kommt! — Aber wir irren, es sind deren drei: das conventionale System auf dem Oberrhein, das Zoll- und Douanensystem auf dem niederländischen, und dazwischen das als Retorsionsmittel (noch 15 Jahre lang) beibehaltene Stapelsystem.

Der Wiener Congreß hatte den Gedanken aufgenommen, daß ein Flußgebiet ein Ganzes ist, dessen Blüthe nur durch eine gemeinsame innere Politik sich wechselsweise ausgleichender Kräfte erhalten werden kann. — Ein Staat, der Colonieen und Schifffahrt hat, gebraucht für seinen Absatz ein großes Inland, — ein Land voller Industrie und Handel wird sich nicht von fremden Produkten und Fabrikaten durch einen Seefahrerstaat überschwemmen lassen, welcher ihm keine Reciprocität bietet, oder ihm gar die Ausfuhr versperrt. Ein Staat, der das thut, übt an sich selbst Verrath. Aber freilich, die Wiener Commission betrachtete voreilig das industrielle Deutschland schon für ein Ganzes, was es doch erst nach Jahren durch den Zollverein geworden ist. — Nun aber, nachdem dieser große Körper aus seiner Lähmung erwacht ist, theilt sich die Verletzung und der Schmerz eines einzelnen Gliedes sogleich allen Theilen mit, und darum mag der Rhein der deutsche Rhein heißen, weil ganz Deutschland seine Beeinträchtigungen empfindet!

Digitized by Google

Sonst waren die Waaren in Cöln zu demselben Preise käuflich, als in den Seehäfen.[1]

Anno 1587 hatte Franz Drake einen Kölner Ostindienfahrer aufgebracht.[2]

Wenn auch der Rhein flacher geworden seyn und Sand angesetzt haben soll,[3] so wird das von der Erfindung der Dampfschiffe ausgeglichen, welche 1837 in direkter Fahrt und mit dem glänzendsten Erfolge von Cöln bis London gingen.[4] Necessity is the mother of invention![5] Der Rhein trieb noch in neuester Zeit Aktiv- und Passivhandel mit Westindien.[6] — Demnach waren, sind und werden wir des Seehandels fähig seyn! — Auch sind wir nicht auf die Rheinmündungen reducirt, und können zur Noth Holland entbehren. — Wie der Rhein durch Eisenbahnen

[1] S. Nau's Beiträge zur Kenntniß der Schifffahrt und des Handels, I. S. IX.

[2] S. A. A. Z. Nr. 250 B., und vergl. oben jene Zeit. Zu dieser Zeit besaß auch das Augsburger Haus der Fugger ganze Flotten, und pachtete Königreiche in Amerika. (Dingler's Polytechnisches Journal von 1828. I. 1. Januarheft.)

[3] A. A. Z. 1826, S. 994.

[4] Augsb. Allg. Zeitung v. 1837, Nr. 325 und 346.

[5] Ueber die eisernen Dampfboote siehe das „Allgemeine Organ für Handel und Gewerbe" von 1842, Nr. 148 und 149, — und die „Stettiner Börsennachrichten" vom Anfang November 1841.

[6] Die Berichte darüber siehe in der A. A. Z. v. 1823, von 1825 und 1826, Nr. 24, 68, 69, 88, 140, 221, 222, 364, 365. (Uebersicht der Ausführungen.)

Digitized by Google

mit dem Innern von Deutschland verbunden werden soll, so wird er durch Kanäle nach Ostfriesland Emden zu einem Welthafen machen können; die Lippe und Ems werden vielleicht sehr bald verbunden seyn;[1] und dann ist die Weser der ächte deutsche Strom, abgesehen davon, daß die Elbmündungen nicht lange mehr vom Zollverein getrennt bleiben werden, der einschließbaren Ostsee nicht einmal zu gedenken! — Solche Pläne wenigstens erfüllen jetzt die geachtetsten literarischen Organe der Vereinsindustrie,[2] die naturgemäß daran denken muß, sich die ostfriesischen Küsten anzueignen. — Ferner kann sehr leicht durch einen beiden Theilen vortheilhaften Handelsvertrag des Vereins mit Belgien für Holland ein sehr gefährlicher Nebenbuhler erstehen, der unseren ganzen Transitohandel übernimmt! — Also Auswege hätten wir genug, Holland zu entbehren. — Freilich behauptet dieses, daß es ihm wichtiger sey,[3] seinen Eigenhandel zu schützen, als den Transithandel zu haben. — Dieser Satz hätte seine Richtigkeit bei einem ganzen abgeschlossenen Lande, aber von einem kleinen Küstenstaat ist er eine überhebende Verkennung. — Diese Abschließung ist eine Karrikatur, eine Entartung des einst großartigen Unabhängigkeitssinnes

[1] Vergl. Oberdeutsche Zeitung v. 1841, Nr. 351 u. 357.

[2] Vergl. (v. Binzer's) „Allgemeines Organ für Handel und Gewerbe," Nr. 152 u. 155. Die A. A. Ztg., Dezember 1841. — Die oberdeutsche Ztg., Dez. 41 ꝛc.

[3] Nau, l. c. II. Bd. S. I.

Digitized by Google

der nördlichen Niederlande. — Hollands Eigenhandel wird stets ein maskirter Transithandel seyn, mit Ausnahme seiner Colonialprodukte, für welche es gerade der größten Reziprocität des Verkehrs bedarf; denn es ist mit dem Absatz derselben von Deutschland abhängig, nicht umgekehrt!

Wir haben also Auswege genug — und gegen was für Beschwerden!

Wenn Holland seine Stellung einsichtig verstünde, so hätte es niemals die deutsche Presse dazu kommen lassen, wie jetzt, sich täglich auf diese Auswege ängstlich zu besinnen! — Die Umladungsrechte des Mittelrheins sollten schon 1815 aufgegeben werden, alles war daran, sich für die Industrie des deutschen Inlands zu concentriren. — Dieser Moment war für Holland günstig genug, da verschuldete es die Beibehaltung der Umladungsrechte zu Cöln und zu Mainz, als der letzten friedlichen Retorsion, die freilich Deutschland selbst mehr bedrückte als Holland. [1] Dieses lehrte uns dafür, daß auch eine inländische Produktion nicht dauernd blühen kann ohne Welthandel!

Schon 1826 bezogen viele Städte des Rheingebiets ihre Waaren über Hamburg, Bremen oder Havre de Grace. Auf der kleineren Elbe wurden im Jahr 1823 — nach amtlichen Berichten — gegen 700 M. Centner Colonialwaaren verführt, während

[1] Vergl. unten und das Citat der folgenden Anmerk.

Digitized by Google

der große Rhein, der so viel mehr Landesprodukte in das Ausland vertreiben könnte, in diesem Jahre nur etwa 400,000 Centner Colonialwaaren getragen hat.[1] So schadeten sich die Niederlande selbst genug!

Ferner soll der Cölner Handel nur ein Neuntel seines früheren Umfangs betragen.[2] Ja man will berechnet haben, daß der freie Rhein im Ganzen über die vierfache Summe des heutigen Rheinvertriebs in Umlauf bringen würde.[3]

Das Alles leuchtet nur zu sehr ein, wenn man die holländischen Beschränkungen in der Nähe betrachtet; hören wir darüber einen gewiß gemäßigten deutschen Staatsmann, Friedrich Nebenius, wie er den Zustand ein paar Jahre nach der Wiener Convention schildert:

„Was der Holländer auf dem deutschen Rheine der Schweiz, dem Elsaß ꝛc. zusendet, was er daher bezieht, gilt den Mauthen der deutschen Staaten als unantastbares Gut. Was aber der Deutsche von fremden Nationen auf dem holländischen Rhein kommen läßt, was er ihnen auf diesem Wege zuschickt,

[1] A. A. Z. v. 1826, Nr. 51 Beil., und Nr. 317 B. 1, und Nau's Beiträge ꝛc., Bd. I. S. 285 u. S. 347.

[2] Siehe das Gutachten im V. Bd., von Nau l. c.

[3] A. A. Z. 1826, Nr. 250 B., damit vergl. Nr. 300 B., und die Beilagen von Nr. 322, 323 und 360, v. 1826. — Die Rheinhandel-Controlen der Monate September, Oktober und November. Die Scala der englischen Bedürfnisse machte sich hier sehr bemerkbar. Im ganzen betrug der Verkehr keine 100 Millionen Francs jährlich.

Digitized by Google

fällt den holländischen Douaniers in die Hände, die seine Waaren visitiren, plombiren, und durch mancherlei Formalitäten den Transport verzögern und kostbar machen. Zwar hat Holland ein System der indirekten Abgaben, das Maßregeln an den Grenzen erfordern soll, damit die Aufsicht im Innern erleichtert, und es möglich werde, Unterschleife zu verhüten, ohne die Freiheit der innern Schifffahrt im mindesten zu stören.

Allein in mehreren deutschen Ländern werden ebenfalls Consumoabgaben erhoben; auf dem deutschen Rhein fällt es dem Schiffer eben so leicht, als auf dem holländischen, Waaren von Schiff zu Land zu bringen; die deutschen Uferstaaten wollen ebenfalls ihre Unterthanen des Vortheils der freien Waarenzirculation im Innern des Landes, und der zollfreien Versendung von einem Punkte zum andern, genießen lassen, und sie suchen sich gegen jene Unterschleife durch Aufsicht an den Ufern und Ausladeplätzen zu sichern.

Die deutschen Staaten beschränken sich auf die Erhebung einer vertragsmäßigen Gebühr von schweizerischen und französischen Gütern, die nach Holland, und von holländischen Waaren, die nach Frankreich oder nach der Schweiz gehen, und gestatten die Niederlage der Rheingüter zum Behuf des zollfreien Umschlags.

Holland dagegen erhebt neben den Schifffahrtsabgaben noch besondere, dem Wechsel und willkührlicher

Digitized by Google

Bestimmung unterworfene Transitzölle[1] und andere Abgaben; ja es verbietet sogar den Transit mancher Artikel.

Zwar gehören einige verbotene Artikel zu dem alten Handel Hollands, den es nicht verlieren will; aber Deutschland könnte wohl auf gleiche Weise den Speditionshandel, den der direkte Verkehr zwischen Holland, der Schweiz und einem Theile Frankreichs nährt, recht gut in einen Zwischenhandel verwandeln, wollte es gleiche Grundsätze befolgen.

Zwar trifft das Transitverbot zum Theil nachgemachte Waaren, mit Zeichen holländischer Fabriken; allein was würde aus der Rheinschifffahrt werden, wenn jeder, um solche Betrügereien zu verhüten, ganze Schiffsladungen einer Untersuchung unterwerfen wollte?

Zwar ist das Interesse des holländischen Handels mit der Aufrechthaltung einzelner Transitverbote innigst verbunden, aber Deutschland hat bei Regulirung der Rheinschifffahrtsangelegenheiten nicht sein besonderes Interesse zu Rathe

[1] Von den beiden für den Eingang und die Ausfuhr festgesetzten Zollsätzen gilt in Holland der höhere immer auch als Transitabgabe, insofern der Versender nicht vorzieht, 3 Procent vom Werth der Waaren zu entrichten. — Dazu kommen noch 15 Procent von den gesetzlichen Abgaben für Kriegskosten, sodann Plombir- und Paßport-Gebühren, Hafen- und Waag-Gelder ꝛc. — Verboten sind Gewürze, wie Zimmet, Muskatnüsse, Nelken, sodann Thee, Papier mit holländischen Zeichen.

Digitized by Google

gezogen, sondern das allgemeine aller Nationen und des Welthandels im Auge behalten.

Zwar hat Holland von jeher das Recht geübt, dem Transit Fesseln anzulegen; aber soll Deutschland aus Mangel an einem gemeinsamen Einverständniß immer nur geduldig leiden, wo ihm ein Blick auf seine Lage, auf die verschiedenen Wege, die ihm bis zur See offen stehen, und auf die nothwendigen Bedürfnisse des holländischen Handels deutlich sagt, wie es sich helfen, wie es Holland nöthigen kann, auf jenes Recht, Deutschland sich zinsbar zu erhalten, vollständig zu verzichten.

Daß Holland seine eigenen Güter mit Ausgangszöllen belegt, daß es diejenigen, die aus Deutschland eingeführt werden, um dort zu bleiben, mit Eingangszöllen beschwert, daß es den Landtransit besteuert, daß es die Ausfuhr und Einfuhr mancher Waaren untersagt; dieß sind Maßregeln, worin es eigener Konvenienz folgen mag. — Sind aber mit der Freiheit der Rheinschifffahrt jene Transitverbote und die Erhebung solcher Ein- oder Ausgangsgebühren vereinbarlich, die unter dem Namen von Transitzöllen alle unsere Waaren treffen, die wir andern Nationen auf dem Rhein bis zur See zusenden, oder die wir auf diesem Wege von ihnen erhalten. — Ist unter diesen Umständen die Schifffahrt von den holländischen Douanen unabhängig und auch nur ein Schatten von Reciprocität vorhanden?

Digitized by Google

Ob und was Holland an Rheinschifffahrtsgebühren erhebt, ist ganz gleichgültig, jede vertragsmäßige Bestimmung hierüber ist illusorisch und ohne Werth, so lange es Transitgüter mit willkührlichen Steuern belegt, so lange Alles, was über Holland bezogen oder versendet wird, den Douanengesetzen dieses Landes nicht entgehen kann; denn, läßt es auch mit der einen Hand alle Oktroigebühren nach, so steht es ihm frei, mit der andern das Doppelte und Dreifache unter dem Namen von Transitzöllen oder Seerechten zu nehmen."[1]

Durchaus den Grundsätzen der Wiener Akte[2] entgegen, wird in Holland die Douaneneinrichtung mit den Schifffahrtsabgaben dermaßen verknüpft, daß die Ungerechtigkeit dort immer in einen neuen Schlupfwinkel zu entfliehen vermag. So ward 1825 der Transitzoll auf das Mehl bis zu 200 Procent vom Centner gesteigert.[3] Man hatte sich aber schon über 15 Procent bitter beklagt. — Das war ja ärger, als in Kriegszeiten! — Thee, Salz und französische Weine wurden ganz verboten.[4] Bei so bewandten Umständen war für holländische Waaren kaum ein

[1] cfr. Nebenius, Bemerkungen über den Zustand Großbritanniens in staatswirthschaftlicher Hinsicht ꝛc., 1818. S. 118—121.

[2] Art. 22, concernant la navigation du Rhin, und Art. 115. die Congreßakte.

[3] A. A. Z. von 1825, Nr. 111. B.

[4] A. A. Z. von 1825, Nr. 119. B., und Nau, II. Bd. S. 257.

Digitized by Google

Fünftel Rückfracht möglich.[1] Welche Hemmung für Deutschlands aufstrebenden Verkehr! — Noch mehr! — Rückladungen sind nicht einmal möglich, weil nur auf den Beurthfahrten der holländischen Schiffergilde verladen werden darf, welche somit, auch der Wiener Uebereinkunft entgegen,[2] das Privilegium des Unterrheins bekamen. Die freie Aus- und Einfuhr deutscher und überseeischer Produkte ist auch nicht gestattet, alle müssen an holländische Kaufleute consignirt werden.[3]

Wie hierdurch Transit- und Eigenhandel in die Hände der Holländer kommt, die auf diesem Wege mehr den deutschen Verkehr hindern, als den eigenen befördern, weil dieser hiernach auf keiner gesunden Gegenseitigkeit beruht, so liegt in ihren Beurthfahrten und ihrer Schleppschifffahrt die ausschließliche Herrschaft ihres Antheils am Rhein, und noch des ganzen Niederrheins dazu.

Die Schleppschifffahrt nämlich beruht auf der Unmöglichkeit oder doch ungemeinen Schwierigkeit, auf den holländischen Ufern Leinpfade einzurichten, weßwegen den Niederlanden diese Verpflichtung[4]

[1] A. A. Z. von 1825, Nr. 187 und 188. Beilagen.

[2] Art. 21, concernant la navigation du Rhin, und Art. 109 der Congreßakte.

[3] Vergl. A. A. Z. Nr. 317 und Beilage: „Etwas über die Rheinschifffahrt von Dr. J. Op den Hooff."

[4] Art 7, concernant la nav. du Rhin, und Art. 113 der Congreßakte.

Digitized by Google

ausnahmsweise unter der Bedingung erlassen wurde, daß sie eine ordentliche und genügende Schleppschifffahrt anordneten. Aber diese genügte dem Bedürfniß niemals auch nur von weitem, und noch jetzt, am Ende des Jahres 1841 treten zu den Klagen neue Befürchtungen des Niederrheins, daß die Schleppschifffahrt noch mehr eingeschränkt werden solle. [2]

Alles was sich auf den holländischen Rhein bezieht, war vom Anfange an auf das Ungewisse und Unklare gestellt; absichtlich wurden die Forderungen des Handels nicht von denen der Schifffahrt getrennt, damit die Verwirrung unsterblich wäre. — Ein neuer Schifffahrtsvertrag mit Holland wäre so unnütz als die vorigen, weil die Ansprüche seines Handels nicht zu befriedigen sind, und jeder Handelsvertrag ruht auf luftigen Grundlagen, so lange die Schifffahrt nicht auf redliche Weise geordnet ist. — Das lehren noch die Verträge von 1837 und 1839. [3] Das sind unsere Klagen. Man hat sie gefühlt seit Abschließung des Grundvertrags und seitdem vergeblich unterhandelt. Alle die Mauselöcher der Auslegungskunst, deren

[1] Vergl. unten.

[2] Vergl. in der Cölnischen Zeitung vom Dez. 1841, die Beschwerden gegen Holland ꝛc.

[3] S. zur Beurtheilung des Handelsvertrags zwischen den Staaten des großen deutschen Zollvereins und den Niederlanden, von Binzer — in der Cotta'schen Vierteljahrsschrift von 1841, 3. Heft; — den Schluß dieser Abhandlung.

Digitized by Google

jeder neue Vergleich neue bietet, werden auf dem Wege der diplomatischen Noten nie ganz zu verstopfen seyn. Schon sind die holländischen Vota bis zu Folianten angewachsen.[1] Und was enthalten diese ewigen Wiederholungen, die ihrer gerechten Würdigung nicht entgehen?

Die Congreßcommission, welche sich zu Wien auf die allgemeinen Grundlagen der für die Freiheit der Rheinschifffahrt zu bestimmenden Ordnung beschränkt gesehen, hatte die Anwendung davon einer besonderen Commission, aus Delegirten der Uferstaaten zusammengesetzt, übertragen, die, ein alle Interessen umfassendes und für alle Betheiligte gleich verbindliches Reglement zu entwerfen, zusammenberufen waren (erst seit dem 5. August 1815). — Ein solches Werk konnte nicht die Arbeit weniger Wochen seyn, und so wurde vom Congreß stipulirt, daß dieser definitiven Verordnung noch einmal eine interimistische Instruktion vorangehen sollte, für den Schifferstand, die Lokalbehörden und Verwaltungsagenten.

Dieses Interimistikum wäre als Probezeit für die definitive Entscheidung von der höchsten Wichtigkeit gewesen, und darum auch stellten sich ihm unübersteigliche Hindernisse in den Weg. — Nicht einmal eine interimistische Uebereinkunft kam so bald zu Stande!

[1] Vergl. Nau's Beiträge ꝛc. bis Bd. V.

Digitized by Google

So lange keine bestimmte Verwaltung eingeführt war, administrirte auch die provisorische Centralcommission, dem Sinne des Art. 10 bis 12 der Wiener Convention ganz zuwider.

Den 30. August 1817 legte Preußen, nach so und so viel verunglückten Versuchen, eine interimistische Instruktion des Direktor Eichhoff zur Unterhandlung vor,[1] welche im Wesentlichen auf die Convention von 1804 basirt war, so daß sie keines der alten Umladungsrechte, oder der Schiffergilden aufhob, während sie in der Anordnung der oberen Behörde allerdings gesetzmäßige Fortschritte enthielt.[2]

Während die kleineren Uferstaaten auf Vollzug der in Wien beschlossenen Neuerungen drangen, d. h. auf die Befreiung von den hemmenden Monopolen, behauptete Preußens Commissär, daß es nicht eher in die Aufhebung des Umschlags willigen würde, als bis Holland dem Art. 1 und 22 der Wiener Convention genügt hätte.[3] Die holländische Note nämlich, worin das holländische Schifffahrtssystem in ungefähren Zügen dargestellt worden, zeigte deutlich, daß die Holländer nicht geneigt waren, ihr beschränkendes Mauthwesen von der Schifffahrt fern zu halten, und etwa ganz an die Küsten zurückzuziehen, oder entsprechende

[1] Vergl. Nau's Beiträge ꝛc., 1. Heft, Nr. I., 62ste Sitzung der Mainzer Centralcommission.

[2] Art. 3 und folgende, und Art. 13 und 14 in Nau, l. c., S. 2—7.

[3] Nau, l. c. Nr. VI. S. 37 u. ff.

Digitized by Google

Freihäfen zu errichten. Mit ihren Zöllen zu Arnheim und Nymwegen[1] verknüpften sie eine Strenge der Verification (du jaugeage), daß keine freie Flußfahrt möglich blieb. — Den Tarif selbst hatte Holland noch nicht einmal mitgetheilt.

Preußen verlor an der Retorsion dagegen am wenigsten; sein Handel war nicht auf den Rhein beschränkt; was da nicht einging, passirte die Elbe, und dann genoß es so lange den Cölner Umschlag. — Wohl aber waren die kleinen Staaten, z. B. Nassau, übel daran; für sie war theilweise der Rhein das einzige Verkehrsmittel. — Nichtsdestoweniger hatte Preußen nicht Unrecht, wenn es einwandte,[2] daß die Gewährung des an und für sich gerechten Begehrens, die Anzahl der Schiffe auf dem conventionellen Rhein (zwischen Straßburg und Lobith) schon jetzt unbeschränkt zu lassen, nur die Folge haben würde, daß alle deutschen Schiffer zu Grunde gehen würden, während die holländischen aus ihren Mißbräuchen[3] den größten Vortheil zögen.

[1] Nau, l. c., V. Aktenstück.

[2] Nau, S. 56, 73stes Protokoll. — Die hier kurz angegebenen Streitpunkte ziehen sich in den Protokollen in eine entsetzliche Länge, wobei es als ein vorzügliches Mittel des Aufschiebens erscheint, die heimischen Regierungen mit den nöthigen Mandaten zögern zu lassen.

[3] Diese bestanden zum Theil in einer hohen Transitgebühr, dem Aufenthalt von 3 bis 4 Tagen für das Erforderniß der materiellen Verification, abgesehen von dem Tarif der Wasserzölle, dessen Einsicht noch immer verweigert ward.

Digitized by Google

Das liberalere Projekt vom 14. Juni dieses Jahres war aus solchen Gründen verworfen worden. — Während früher jegliches Douanenregime in den Niederlanden als ein nagender Wurm des Intermediärhandels verhaßt war, hatte man daselbst ein solches in den Zeiten eingeführt, als zu Wien noch über die Freiheit der Schifffahrt verhandelt ward, und dieses auf dem Rhein damit zu motiviren versucht, daß es zweierlei wäre, bis in oder bis an das Meer zu fahren, der Fluß aber nur bis an das Meer freigesprochen wäre.[1] So ward der freie deutsche Rhein zur niederländischen Sackgasse gemacht, Holland zum Universalerben der Rheinschifffahrt! — Einstweilen konnte das (seit 1815 schon einmal erneute) Comité auf Mittel sinnen, den conventionellen Rhein für Deutschland und Frankreich zu öffnen, ohne ihn Holland preis zu geben. Dagegen verlangte die ganze Centralcommission als Vermittlerin, und Holland insbesondere, schon vorläufig das Aufhören des Cölnischen Stapels als eines unverbrüchlichen Rechts. — Der niederländische Commissär stellte seine Beurtheilungsarten als eine exemplarische Auskunft dar, wie die Sicherheit mit der Freiheit des Verkehrs zu verbinden wäre.

Preußen aber hielt fest daran, daß Holland auf dem Wiener Congresse versprochen habe, keine Zollerhöhungen zu erlassen,[2] während doch sein Tarif

[1] Nau, l. c. S. 57 und 58.

[2] Klüber, Akten des Wiener Congresses, Bd. III.,

Digitized by Google

vom 3. Oktober 1816 erst nachher erschienen sey, worauf der Gegner erwiederte, daß ein Mauthtarif, der noch dazu dießmal auf älteren Verordnungen beruhe, kein Zolltarif sey, und daß er nur mit den Seerechten zusammenhänge, nicht mit der Flußschifffahrt, über welche letztere die C.-C. allein zu urtheilen berechtigt sey,[1] u. drgl. m.

Allein die See ist frei; da gab es niemals ein Seestapelrecht,[2] ein französisches Decret vom 21. Oktober 1811 hatte, bei Behandlung dieses Gegenstandes, auch nicht einen Seezoll an den Flußmündungen gelitten.[3]

Auf den bisher von der C.-C. ausgesprochenen Forderungen ward mit dem Anfange des J. 1818 eine neue Instruktion (von Eichhoff, Ockhart und Wenzel) begründet,[4] der auch die oberen 5 Rheinuferstaaten beitraten, also auch Hessen, indem es den Mainzer Stapel freiwillig aufgab, aber weder Holland, das seine Mautheinrichtungen, noch Preußen, das seinen Cölner Schlagbaum gegen Holland nicht

6tes Protokoll vom 28. Febr. 1815. Das Versprechen, welches wir oben erwähnt haben, bezog sich ausdrücklich auf die Ausflüsse der Maas und des Rheins, ob sie nun Waal oder Leck heißen. — (Vergl. das 8. und 9. Protokoll).

[1] Nau, l. c. XVII. Stück.

[2] Vergl. Nau, l. c. V. Bd. 293. (!!) Protokoll.

[3] Im Art. 42 desselben werden alle Zölle auf den verschiedenen Rheinmündungen aufgehoben.

[4] Aeußerlich schloß sie sich auch der Octroi-Convention von 1804 an — S. Nau, l, c. 18. Stück.

Digitized by Google

missen wollte. — Somit erfolgte wieder kein Resultat, da das freie Veto ausbedungen war. — Fragen und Antworten drehten sich in einem ewigen Zirkel,[1] der selbst durch eine holländische Tarifermäßigung (auf den Transitoverkehr),[2] nicht geöffnet ward.[3]

Auch der Bundestag ward um die Mitte des Jahrs 1819 vergeblich — von Nassau — angegangen.[4] Im Oktober dieses Jahrs überreichte die Cölner Handelskammer dem preußischen Staatsministerium eine Denkschrift über die Frage: Soll der Rhein bis in oder bis an das Meer frei seyn? — welche den Standpunkt der Debatten am schärfsten charakterisirt.

Sie sucht die Erklärung des holländischen Gesandten,[5] daß die Wiener Convention Art. 1. nur über die innere Flußschifffahrt gehandelt habe, historisch zu widerlegen, und geht sogar auf jene Zeit zurück, da noch Spanien in den holländischen Provinzen geherrscht hat. Damals haben keine Seezölle bestanden.[6] Im Kriege erst wurden die Licent- und Convoigebühren — trotz unaufhörlicher Protestationen

[1] Vergl. den ganzen I. Band, und das 1. und 2. Heft des II. von Nau's Beiträgen ꝛc. — (Nau war selbst Bayrischer Bevollmächtigter bei der Mainzer Commission.

[2] Die 15 Procent über das gewöhnliche Maaß wurden wieder abgeschafft.

[3] S. Nau, l. c. V. Heft, Nr. XL.

[4] Nau, II. S. 182—191.

[5] Vom 5. März 1819.

[6] Nach Schmidt's Geschichte der Deutschen. Thl. VIII S. 61 und 62.

Digitized by Google

gewaltsam eingeführt, und im Jahre 1580 von den Generalstaaten verordnet,[1] keinerlei Waare umsonst, zu Wasser oder Lande ein- oder ausgehen zu lassen. — Demzufolge trug man sich im 17ten und 18ten Jahrhundert wiederholt mit Plänen, die Maas oder Schelde, welche damals beide nicht holländisch waren, durch einen Kanal mit dem deutschen Rheine zu verbinden. Ein Consularbeschluß vom 9. Thermidor des J. XI der Republik verordnete wirklich eine solche Vereinigung der drei Flüsse. Sie blieb unter Napoleon liegen, der dafür durch sein Decret vom 21. October 1811 den freiesten Verkehr der Flußanwohner mit der See herstellte. — Daran reiht sich nun der 5. Art. des Pariser Friedens ausdrücklich an. — In diesem Sinne war die ganze Wiener Convention, namentlich der 1. Art. und selbst das Versprechen des Niederländischen Gesandten vom 18. Februar 1815 zu betrachten. — Erst bei der Mainzer C.-C. wurde der Sinn dieser Documente in Frage gestellt, durch die holländische Uebersetzung des „jusqu'à la mer" als: bis an, das ist: nicht in das Meer. — Aber die See ist anerkanntermaßen für alle Schifffahrt frei, und wo die Küsten von einzelnen Seestaaten — auf Kanonenschußweite — das Meer beherrschen, darf es nach jeder gesunden völkerrechtlichen Ansicht nur wegen Einfuhrsverboten oder

[1] Vergl. oben, 7. Kapitel, und das holländische große Plakatenbuch, Thl. I. S. 2264.

Digitized by Google

zum Schutz der Küsten selbst geschehen. Wo die Schifffahrt nur beschränkt werden kann, da ist immer noch Fluß. Wo eine freie Wasserstraße bis zur See contraktmäßig besteht, kann keine Analogie von den Verträgen her entlehnt werden, welche nur eine gewisse Annäherung von der See aus bis an die Küste erlauben. Andernfalls wäre der Pariser Frieden ganz sinnlos und man hätte im 5. Artikel desselben die Fesseln des Rheins gelöst, um sie im 6. Artikel (die Entstehung eines Königsreichs der Niederlande betreffend) wieder aufzuheben.

Unbegreiflich ist es in der That, wie man über den Sinn des „jusqu'à la mer" streiten kann; da sprachlich und juristisch darunter nur die vollkommene Freiheit der Schifffahrt für alle Uferstaaten verstanden werden kann. — So war sie vom französischen Gesandten beantragt worden, und nur die wörtliche Fassung desselben ward zurückgewiesen, dagegen die ganz ähnliche des preußischen Gesandten angenommen. [1]

Wie hätte man sich auch anders ausdrücken sollen, oder nur ausdrücken können? Warum behielt sich damals Holland seine angeblichen Seerechte nicht vor, statt im Gegentheil Conzessionen zu machen!

Es hatte ausdrücklich zugegeben, daß der Leck als Fortsetzung des conventionellen Rheins betrachtet werden sollte, und sah darin schon eine Milderung,

[1] Vergl. oben in Klüber's Akten, Heft. 9. S. 15.

Digitized by Google

— indem man nur deßhalb die Waal zur Maas rechnete, um den Niederlanden nicht zu viele Verpflichtungen aufzuerlegen. [1]

Freilich ihre Bürde ist nicht zu schwer geworden, (auch die Maas und Schelde sind trotz der Verträge nicht frei, wiewohl es den Deutschen Schaden genug bringt). Niemand hatte aus dem Wiener Congresse die Verpflichtung, die Oder oder Weichsel [2] ihrer Fesseln zu entlasten, so lange es die Politik dieser Flußgebiete nicht anders erheischte. Sie gehorchen großentheils einem ungetheilten Interesse und einem Willen. Wir leben noch nicht in der Zeit der unbedingten Handelsfreiheit des laissez faire und laissez passer! Aber über jene Territorialflüsse war auch kein Vertrag abgeschlossen, sie haben darum keine völkerrechtliche Bedeutung, und von ihnen kann kein Recht zu Repressalien hergeleitet werden.

Sollen die Beispiele aus der Fremde herbei geholt werden, so ist daran zu erinnern, mit welcher Energie im vorigen Jahre Spanien den Portugiesen durch Kriegsdrohungen die freie Schifffahrt auf dem Tajo abtrotzte.

[1] Klüber's Akten, III. Bd., 6. und 8. Prot. Erklärung des de Spaen über „Leck" und „Waal;" als Beilage Nr. 1.

[2] Den 15/25 Sept. 1818 hat Preußen mit Rußland über Oeffnung dieses Stroms einen Vertrag abgeschlossen, der mehr einräumt, als Holland je gewährte, und keine zweizüngigen Verheißungen enthält.

Digitized by Google

Holland aber, um den Rhein zum Kanal seines Speditionshandels zu machen, beschränkt ihn bis Gorkum, und läßt — in seiner neu erfundenen Geographie, — das Meer schon einen Ort bespülen, welcher noch 19 Stunden landeinwärts liegt.[1] Der Geographie wird hierbei ebensoviel Gewalt angethan, als vorher der Grammatik!

Der Pariser Frieden und der erste Artikel der Wiener Convention bestimmt schon die Freiheit des Rheins, später erst ward über die Aufhebung der Umladungsrechte berathen; — unter der Freiheit der Fahrt ward also diese noch nicht verstanden, und sie konnten auch nicht, ein paar Jahre später, von dem niederländischen Gouvernement als Bedingung voraus verlangt werden. — Für die Landesprodukte hatte die Cölner Stadtkasse schon 1818 ihre Umladung aufgegeben.[2] — Die Majorität der Centralcommission aber, deren Mehrzahl aus den Besitzern kleinerer Uferstrecken am Oberrheine gebildet war, beantragte ungeduldig die völlige Abschaffung des Cölner Umschlags, wonach denn, ihrer Ansicht gemäß, den vorgeblichen holländer Seerechten durch besondere Verträge abgeholfen werden müsse.[3]

[1] Vergl. Dr. J. Op den Hooff, „Etwas über die Rheinschifffahrt für die Niederlande," und Augsburger Allgemeine Zeitung von 1826, Nr. 317 und 318. Beil. In diesen späteren Jahren schienen die Holländer selbst an ihrem Rechte zu zweifeln.

[2] Nau, l. c. II. Bd. S. 261.

[3] Nau, l. c. Bd. II. S. 266. 267 und 275.

Digitized by Google

Noch dringender und ängstlicher wurden diese Forderungen im Frühjahr 1820,[1] als für den Güterzug von der Nordsee über den Rhein eine neue und traurige Epoche dadurch eintrat, daß die Beschränkungen der Elbe- und Weserschifffahrt zu gleicher Zeit wegfielen.[2]

Preußen verschob immer die Gewährung auf das definitive Reglement. — So lange aber hielt Holland auch in den geringfügigsten Punkten den Status quo strenge fest.[3]

Im Jahr 22, (den 22. August) gab Holland einen neuen Tarif heraus: „Loi, portant le tarif des droits d'Entrée, de Sortie et de Transit de tous les Effets, denrées et marchandises,“[4] der zwar Ermäßigungen enthielt, aber doch nicht von den bisherigen Grundsätzen abwich, so daß Preußen immer noch nachrechnete, daß die Benutzung des holländischen

[1] Vergl. das 174. Protokoll in Nau's II. Bde. 7. Heft (vom 12. Mai 1830).

[2] Nämlich der Elsflether Zoll und der Magdeburger Stapel.

[3] Vergl. das 177. Protokoll; — Die C.-C. beschäftigte sich unterdessen nicht viel mit anderen Gegenständen. Im 192. und 213. Prot. zwar wurde die Freiheit der Fahrt zwischen Basel und Straßburg in gesetzlichen Formen beschränkt; — ferner ein neuer Tarif berathen ꝛc. (Vergl. auch 216. und 235. Protokoll: Ueber die Ausdehnung des neuen preußischen Douanensystems bis auf den Rhein. — Diese Besorgniß ward aber bald beseitigt.)

[4] Nau, III. 4. Heft Nr. VII.

Digitized by Google

Rheins ungefähr 13mal theurer sey, als die auf einer gleich großen Uferlänge des conventionellen Rheins. [1] — Die Ansätze waren wieder nach der Qualität bestimmt, statt, wie es zu Wien vorgeschrieben wurde, nach dem Gewichte. Es war überhaupt gar kein Oktroi, sondern eine Art von Mauthtarif für den Transitverkehr. — Zu diesem Streitpunkte trat nun noch ein neuer.

Schon im Herbst 1821 war über ein von Preußen vorgelegtes Definitiv-Reglement [2] berathen worden, welches den freisinnigen Bestimmungen der Wiener Convention getreu, die erwähnten gegenseitigen Beschränkungen für völlig aufgehoben erklärt.

Natürlich erwuchsen daraus immer wieder die alten Einwände und Hemmungen, die sich seit dem August 1816 immer neu erzeugten, wie Köpfe der Hydra. — Holland glaubte, auf ein Definitiv-Reglement nicht eingehen zu dürfen, ehe die Instruktion intermédiaire, auf die Convention von 1804 begründet, den Status quo gleichsam rechtlich fixirt habe, weil der Art. 31 der Wiener Convention vor dem 32. vollzogen werden müsse. Unsterbliche Wirren! Endlich, nach 8 Jahren (im Jahr 1823) schritt man zur vorläufigen Debatte (s. g. Separat-

[1] 290. Prot. v. 23. Aug. 23, S. 16 in den „Verhandlungen der C.-C. über das definitive Reglement."

[2] S. dasselbe in Nau, 85. Heft, und die Verhandlungen in den folgenden Heften.

Digitized by Google

Verhandlungen),[1] über das Definitiv-Reglement, um zu versuchen, ob man sich vielleicht würde einigen können.

Gleich beim ersten Art. protestirte Holland wieder gegen den Ausdruck: „navigation libre jusqu'en pleine mer," weil ihm das Meer, das seine Küsten bespült, eine „mer territoriale" wäre. Welcher seltsame, neu erfundene Begriff! — Wozu war denn die Wiener Convention gegeben worden, die nun ohne Anwendung zu bleiben drohte, so lange die Niederlande die als ultra fluvial-pretention bezeichneten Rechte verwarfen. — Schon versuchten mehrere Bevollmächtigte, von der Langwierigkeit des Widerspruchs mürbe gemacht, durch vermittelnde Vorschläge den Knoten zu lösen. — Preußen wollte nur noch geringere Transitgebühren, Bayern (durch v. Nau vertreten) schlug vor,[2] mindestens für die eigenen Landesprodukte der Uferstaaten der Mündungen frei zu geben, um so doch den Eigenhandel des Rheins zu retten. Sobald aber den Niederlanden der Transithandel wirklich preisgegeben worden wäre, so wäre auch das droit de visite auf der Wasserstraße, die willkürliche Erhöhung ihres Transittarifs mit allen ihren Chikanen und damit der ganze freie Verkehr unausbleiblich in ihre Hände gegeben worden!

Zuletzt, nachdem die Niederlande nicht einmal auf diesen versöhnlichen Vergleich eingegangen waren, sah

[1] Sie wurden 1825, Mainz bei Kupferberg, besonders gedruckt und herausgegeben.

[2] Im 310. Protokoll, März 1824 ꝛc.

Digitized by Google

die C.-C. selbst ein, daß das stockende Blut ihrer Verhandlungen nicht ohne außerordentliche Mittel könnte in Umlauf gesetzt werden. Sie vertagte sich, weil Preußen die Debatte abbrach.

Die Intervention fremder Mächte war zurückgewiesen worden, namentlich hatte sich Holland hartnäckig gegen jede auswärtige Competenz erhoben, ob zwar — nach dem Art. 37 der Schlußakte von 1820 — ein Anrufen des Bundestags den betheiligten deutschen Mächten wohl zugestanden hätte. — Auf andere Weise war jedenfalls eine authentische Auslegung erfolgt.

Die Weser- und Elbschifffahrtsakten nämlich, welche in dieser Zeit erschienen waren, hatten das Prinzip der freien Fahrt bis in die offene See und von da in die Mündungen an die Spitze gestellt.[1] Selbst die englischen Häfen hatten freie Niederlagsplätze (docks) für die ausländischen Waaren, so daß deutscher Handel an der Themse-Mündung weniger beschränkt war, als an der des Rheins.

Dafür nahm aber auch England das größte Interesse an der Befreiung des Rheins. Die britische Gesandtschaft auf dem Congreß zu Verona (1822) hatte, im Namen des Torycabinets, Reclamationen wegen des ungehinderten Waarendurchzugs durch die Niederlande ergehen lassen, worauf das

[1] Vergl. diese beiden Akten (Art. 1) in Meyer's Staatsakten, S. 318 und 361.

Digitized by Google

holländische Ministerium wiederum die Erklärung verweigerte.[1]

Noch im Jahre 1830 stellte Charles Grant im brittischen Unterhause deshalb Fragen an das Ministerium Robert Peels.[2] — Wie aber der Veroneser Kongreß den Antrag zu gütlicher Auseinandersetzung verwiesen,[3] die Vorgänge der Weser- und Elbschifffahrtsakten Nichts gefruchtet, die Erklärungen von Nassau und Hessen bei der Bundesversammlung keine Antwort erwirkt,[4] so hatten auch die einzelnen Noten der großen Mächte, namentlich Oesterreichs, nur ausweichende Erwiderungen und breite Darlegungen der längst erschöpften Scheingründe zur Folge.[5] Das kleine Wort „Vergebens" sollte die Aufschrift aller Aktenstücke in dieser Angelegenheit seyn.

[1] Separatverhandlungen (von Nau herausg.), S. 171.

[2] S. Allg. Z. v. 1830. Nr. 143. Beilage.

[3] Im Protokoll vom 27. Nov. 1822. Vergl. A. A. Z. von 1823. Nr. 84.

[4] In den Bundestags-Protokollen v. 1819, S. 441, 545 und 563. Vergl. A. A. Z. von 1826. Nr. 5. Beilage.

[5] Die österreichische Note vom 14. Februar 1826, und die niederländischen Antworten vom 12. April desselben Jahres siehe in der A. A. Z. von 1826. Nr. 139, 141, 166 und 177 und folg., die Beilagen. Damit vergl. A. A. Z. von 1826. Nr. 80, 160. Beilagen.

Digitized by Google

XII.

Die neueste Gesetzgebung.

Im Jahre 1825 trat die Centralcommission zur neuen Debatte zusammen. — Holland zeigte sich geneigter zu materiellen Conzessionen, wenn auch nicht zum Aufgeben des Princips.[1]

Zwar bestanden außer den hohen Durchgangszöllen immer noch die holländischen Abgaben, des Lagergelds, der Commissionsgebühren, des berüchtigten Syndikats (ein Zusatz von 15% auf den

[1] S. die k. niederländische Verordnung vom 10. Sept. 1826, betreffend die Erleichterung und Ordnung der Rheinschifffahrt auf niederländischem Gebiet, in der Allgem. Zeitung vom 7. Novbr. 1826, und das niederländische Arrêté du 1. Mars 1827, portant réglement provisoire, sur la navigation du Royaume des paysbas, und im Regl. prov. pour la navigation des bateaux du Rhin depuis Krimpen jusqu'en pleine mer, et depuis la mer jusqu'en Krimpen (1. Mars 27), im 411. Separatprotokoll als Beilagen.

Digitized by Google

Ertrag der Transitgebühren),[1] der Plombage u. a. m.[2] In der Centralcommission neigten sich Baden und Nassau auf die holländische Seite, unstreitig nur, um das Ende des Streites zu beschleunigen.[3] Im August 1829 kam ein von Preußen und Holland gemeinschaftlich verfaßter Entwurf einer Uebereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins und einer auf die Schifffahrt dieses Flusses sich beziehenden Ordnung zu Stande,[4] der endlich den 31. März 1831 zu Mainz als eine definitive Uebereinkunft unterzeichnet und ratificirt wurde.[5] Der Streit ward ausdrücklich in Frage gelassen, doch das jusqu'à la mer im ersten Artikel durch „bis in die See" übersetzt. — Neben der Leck sollte noch der mit dem Namen „Waal" bezeichnete Stromarm als Fortsetzung des Rheins betrachtet werden (Art. 2). Kein Schiff kann da zur Umladung oder Löschung angehalten werden; die holländische Regierung wird, selbst wenn Leck und Waal zur Fahrt unbrauchbar werden, dem Rheinhandel eine andere fahrbare Wasserstraße anweisen (Art. 3).

[1] Nau's Beiträge ꝛc. Bd. I. S. 284.

[2] S. Klüber's Oeffentliches Recht ꝛc., §. 571, Note d.

[3] Vergl. die Einleitung zur Uebereinkunft von 1831, (s. unten).

[4] Der Entwurf besteht aus X Titeln und 109 Artikeln. (Vergl. das 471. und das 521. Separatprotokoll der Commission.)

[5] S. Meyer's Staatsakten, S. 407 und folg.

Digitized by Google

An die Stelle der Transitogebühren auf holländischem Gebiete treten die droits fixes von 13¼ Cens per Centner für die Bergfahrt und 9 Cens für die Thalfahrt (Art. 4, 6 und 8). Doch wird neben etlichen kleinen Formalitäten (Art. 4 und 39) noch gehörige Declaration und Verification über den Bestimmungsort der Waaren oder die Nationalität des Schiffes verlangt (Art. 5 und 7).

Dafür verpflichten sich die anderen Uferstaaten, jeder, Freihäfen für den Rheinhandel anzulegen: Cöln und Düsseldorf, Bieberich und Oberlahnstein, Mainz, Mannheim, Speier und Straßburg.[1]

Den Uferstaaten der Nebenflüsse sollen unter ähnlichen Bedingungen dieselben Vortheile eingeräumt werden (Art. 11 und 45).

Auch sollen in vielen Beziehungen (für Tonnen-, Lootsengelder, Nothlandung u. dergl. m.) die Flaggen der Rheinufer der niederländischen gleichgestellt seyn (Art. 12 und 13).

Der II. Titel bestimmt die Vertheilung der Erhebungsämter, und was dazu gehört. — Außer den 12 Orten des conventionellen Rheins zwischen Breisach (oberhalb Straßburg) und Wesel (oder Emmerich für die Bergfahrt) sind für die Thalfahrt auf holländischem Gebiete Lobith, Vreeswich und Tiel, und für die Bergfahrt Gorkum, Tiel, Krimpen und

[1] Vergl. Frankreichs angehängte Erklärung über den Entrepot zu Straßburg und die damit zusammenhängende Oeffnung der Illschifffahrt. (Meyer, l. c. S. 454 und 455.)

Digitized by Google

Breeswyck ausgemacht werden (Art. 14 und 15). — Die Abgaben sind die Schiffsgebühr (Recognition) und die „Zölle von der Ladung." Zu dem Behuf wird die rheinische „Aichung" überall eingeführt und anerkannt (Art. 17), um das Wiegen zu vereinfachen.

Auch sollte ein Bevollmächtigter der Centralcommission die Controlle dabei führen (Art. 19). [1] Die Einzelnheiten dieser Verfügungen entsprechen durchaus den Grundsätzen der Wiener Convention. Auch ist unserer Uebereinkunft ein besonderer Tarif derjenigen Handelsartikel angehängt, deren Abgabe beim Durchgang durch das niederländische Gebiet ermäßigt oder erhöht wird. Aehnliches geschah Preußischer Seits. [2] Noch weitere Ermäßigungen waren in Aussicht gestellt worden. — Der III. Titel bestimmt die Grenzen zwischen der Transitofreiheit und den in den einzelnen Staaten geltenden Steuergesetzen, welche beide durch Plombirung oder Freihäfen vermittelt werden sollen (Art. 37 und 39).

Der IV. Artikel handelt von dem Rechte, die Schifffahrt auf dem Rheine auszuüben, und führt, statt der — nunmehr aufgehobenen — Schiffergilden patentirte Schiffer ein (Art. 42 und 44).

Auch alle Umladungsrechte sind aufgehoben (Art. 43). Der nächste Titel bespricht die Frachten und

[1] Ueber die Ordnung bei diesem Geschäfte vergl. Art. 19 und 20, 21, 22 und folg. bis Art. 38.

[2] S. Meyer, l. c. S. 446, lit. A und lit. C Anhang.

Digitized by Google

Rangfahrten. Solche Rangfahrten sind auf Zeit geschlossene Uebereinkommen zwischen einer oder mehreren Handelsstädten und einer Anzahl von Schiffern unter näheren Bedingungen, welche die Rangordnung enthalten wird. Selbst verschiedene Regierungen können so die Frachten unter sich auf eine Weise reguliren, welche der Aufsicht der Centralcommission nicht besonders unterworfen ist.

Der VIte Titel gibt polizeiliche Vorschriften für die Sicherheit der Rheinschifffahrt und des Handels, z. B. über die Haftung der Schiffspatrone, über die nöthigen Vorsichtsmaßregeln bei Flößungen, über die Anstellung von Lootsen u. dergl. m. Auch die Gewährleistung sicherer Leinpfade gehört hierher, und die Entschädigungspflicht der Regierungen wegen der Folgen verschuldeter Nachlässigkeit (Art. 67). Die Bestimmungen wegen des Leinpfads sind nur auf die (zwar breitere) Waal und nicht auch auf den Leck anzuwenden (Art. 67 in fine). Der VII. Artikel bestimmt die Strafen bei Defraudationen von Schifffahrtsabgaben — auf das Vierfache (Art. 71). — Der VIII. Titel handelt „Von den Gerichten in streitigen Rheinschifffahrtsangelegenheiten." — Bei jedem Erhebungsamt steht ein „Zollrichter" erster Instanz, von dem Staate angestellt, dem der Boden angehört (Art. 81 u. folg.). Sein Verfahren ist summarisch (Art. 84 u. ff.). Ueber die Appellationen an höhere Behörden hielt man sich im Ganzen an die Bestimmungen der Wiener Convention und den allgemeinen

Digitized by Google

Rechtsgang (Art. 86 — 89). Die Summa appellabilis müßte 50 Fr. betragen.

Der IX. Titel bestimmt die Befugnisse der Centralcommission, welche den Oberaufseher auf Lebenszeit zu ernennen,[1] ihn und die vier speziellen Aufseher zu überwachen, jährliche Rechenschaftsberichte zu veröffentlichen hat u. dergl. m. (Art. 39). — Ihre einzelnen Mitglieder sind nur Agenten ihrer Staaten; was sie auch durch absolute Majorität beschließt, bedarf noch betreffenden Falls der Uebereinstimmung der Souveraine (Art. 94). Zur Abänderung dieser Schifffahrtsordnung gehört aber allseitige Bewilligung (X. Titel. Art. 109). — Die Oktroierhebung und ihre Behörden bleiben auch während Kriegszeiten neutral (Art. 108). — Zur subsidiarischen Erläuterung dieser Legislation wird der nähere Inhalt der Protokollarverhandlungen als maßgebend betrachtet.[2]

Nachdem wir hier in der Hauptfrage zu einem befriedigenden Ruhepunkt gelangt, müssen wir eine völkerrechtliche Entwickelung der Souverainetätsgrenze des Rheins aus dem Jahr 1827 nachholen, für die wir früher keinen passenden Raum finden konnten.

[1] Die Ernennung geschieht nach Art. 13 der Wiener Convention, wobei von 72 Stimmen Preußen 24 hat, die Niederlande 12, Frankreich 12 ꝛc. (Art. 95 der Convention 1831.)

[2] Vergl. das 521. Separatprotokoll, welches auch Meyer, l. c. S. 459 und ff., als Anhang zur Akte von 1831 mittheilt.

Digitized by Google

Unter den Grenzverträgen zwischen Frankreich und seinen deutschen Nachbarn [1] ist der mit Baden für uns von Interesse, weil er die Rheingrenze näher zu berichtigen hat, um jeder Ungewißheit des Eigenthums vorzubeugen. — Der Besitz der Rheininseln sollte in den Zustand der Zeit, als der Friede von Lüneville unterzeichnet ward, zurückgeführt werden, wo die alten Gemeindebannsgrenzen über Inseln oder festes Land führen, sollen sie auf den zunächst gelegenen Rheinarm übertragen werden (Art. 1 und 2). Die alten Gemeinschaftsverhältnisse, welche über den Rhein gehen, sollten auf die Inseln beschränkt werden (Art. 3), und zwar ohne Anspruch auf Entschädigung, welche nur den Privatpersonen für ihren etwaigen Verlust zustehen soll (Art. 4). — Die Hoheitsgrenze (II. Titel) bleibt durch den Thalweg des Rheins ausgesprochen. — Unter dem Thalweg versteht man „den während dem gewöhnlichen niedrigsten Wasserstand für die Thalschifffahrt geeignetsten Weg" (Art. 9). Sollte über zwei Arme des Rheins Streit entstehen, so wird die Achse des tieferen Thalwegs als Grenze gelten (Art. 9). Die so bestimmte „conventionelle Hoheitsgrenze" soll jedes Jahr im Oktober — für das nächste Jahr — von Ingenieurs beider Staaten durch Pfähle abgesteckt werden (Art. 10 und 11). So weit war

[1] Frankreichs Grenzvertrag mit Bayern 1825, mit Baden zu Straßburg den 30. Januar 1827, und mit Preußen im Juli 1827. (S. in Meyer's Staatsakten die drei letzten Aktenstücke.)

Digitized by Google

also die Grenze des Oberrheins wieder wandelbar (Art. 12)! Um jedoch dem lästigen Wechsel der Verwaltung vorzubeugen, ist man übereingekommen, daß das Recht zum Waiden, Fischen, Jagen, Holzsammeln und Goldwaschen — unter Beobachtung der Gesetze des herrschenden Staats — beiderlei Unterthanen gemeinsam seyn solle (Art. 13). Die Verlandungen oder Wasserflächen zwischen der festen und beweglichen Grenze der Gemarkungen gehören zu vollem Rechte denjenigen Gemeinden, deren Bann durch den Thalweg durchschnitten wird (Art. 14). Das Zollsystem soll sich nur auf die unbewegliche Grenzlinie beziehen (Art. 23) u. s. w.

Hier stehen wir an der Grenze der allerneuesten Zeit, wo wir fürchten müssen, in die Betrachtung der Ereignisse zu gerathen, welche mehr noch der täglichen Zeitungsdebatte, als der historischen Uebersicht angehören. Jedenfalls konnte diese Uebersicht davon belehren, wie schwer bei widerstreitenden Interessen gleichmäßig betheiligter Konkurrenten das allgemein Vernünftige zu lösen ist. — Trotz aller Definitiv-Entscheidungen sind noch jetzt nicht alle Fragen gelöst. — Wir sehen Grenzverträge, welche den Thalweg haarscharf ausmessen, und keine Bestimmung über absichtliche Verrückung desselben. Man darf eine solche in Friedenszeiten keiner loyalen Regierung gegen ihren Bundesgenossen zutrauen, und doch ward erst im vorigen Jahre ein Kollisionsfall dieser Art zwischen

Digitized by Google

Hessen-Darmstadt und Nassau entschieden, von dem es selbst nach der Entscheidung, die für deutsche Verhältnisse wirklich zum Erstaunen! schnell herbeigeführt ward, sehr fraglich bleibt, auf wessen Seite das Unrecht ist, wer den Uebergriff in das fremde Recht begann, Nassau beim Bau seines Biebericher Freihafens, oder Hessen durch den alterthümlichen Handstreich, welcher dem Lauf des Thalwegs und dem Zug des Wassers wieder die Richtung nach hessischer Seite gab. — Jedenfalls blieb die rasche That nicht ohne Erfolg! — wie wäre dieser Fall entschieden worden, wenn Frankreich, Hessens Vorgänger, noch die linke Rheinseite besäße, oder wenn er sich eben am Oberrhein ereignet hätte? — — Auch der Streit mit Holland ist noch nicht geschlichtet. — Es scheint eine richtige Vorahnung der Zentralkommission gewesen zu seyn, daß sie denselben schon frühe auf Separatverträge hinausschieben wollte.

So sehr es auch die Absicht der verschiedenen Schifffahrtskonventionen war, die eigenthümlichen Handelsinteressen ganz von der Schifffahrt abzutrennen, so gelang es doch niemals völlig. — Manches blieb 1831 unbestimmt und der mannigfaltige Abgabentarif brachte zu sehr das holländische Handelsinteresse in das Spiel. — Unterdessen war auf deutschem Boden eine Macht herangewachsen, der Zollverein nämlich, gegen welchen Holland alle, selbst die ungerechtesten Hülfsmittel in Bewegung setzte. — Es galt ja die Lebensfrage seiner Finanzen, die durch den Verlust Belgiens

Digitized by Google

für das Hager Kabinet nur um so verzweifelter geworden war! — Die alten Beschwerden tauchten deutscher Seits wieder auf. Da es demnach neuer Verträge bedurfte, schloß Preußen zuerst mit Holland im Jahr 1837 einen Schifffahrtsvertrag ab.[1] Er war auf dem Prinzip der Gegenseitigkeit basirt. Preußische und niederländische Schiffe sollten in den beiderseitigen Häfen ganz gleich stehen, so wie für das Einlaufen in die Flüsse, namentlich den Rhein und die Fahrt auf demselben. Artikel 1—4. — Alle Prämien und Rückzölle, die Respektirung der Flaggen, die Rechte der Priorität sollten in den europäischen Häfen beider Länder den beiderseitigen Schiffern ebenso zustehen, wie dem am meisten begünstigten Staat. Artikel 5. —

Die Artikel 6—8 ermäßigen gegenseitig die Zolltarifsätze der Mainzer Konvention, auf welche im Ganzen zurückgegangen ward. Während die Artikel 10 u. 11 auch die Beförderung des freieren Landtransports in Aussicht stellen, und die gegenseitige Verpflichtung enthalten, keine neuen Handelsverbote zu erlassen, verheißt der 9. Artikel eine Vereinbarung für die Privilegien der Dampfschifffahrtsgesellschaften, wegen welcher auch die polizeilichen Maßregeln die Artikel 52 und 63 der Mainzer Konvention Modifikationen erleiden mußten.

[1] Den Schifffahrtsvertrag vom 31. Juni 1837 siehe in der preussischen Gesetzsammlung vom 24. Juli 1837.

Digitized by Google

Dieser Schifffahrtsvertrag war den Holländern durch Repressalien gegen ihre Begünstigung der eigenen Nationalschiffe abgezwungen worden[1] Das Supremat der holländischen Schifffahrt leidet immer mehr unter dem Aufblühen der fremden Schifffahrten — trotz allem Sträuben, aber nicht unverschuldet dnrch das System, sich allen Nationen feindlich gegenüber zu stellen. — Der Artikel 3. des Handelsvertrags von 1839 zwischen Holland und Preußen dehnt die Bestimmungen des 7. Artikels von 1837 auch auf die Flaggen der anderen Rheinuferstaaten aus, welche direct von der See, oder umgekehrt transitiren.[2] — In einem Separatartikel resignirt Holland zugleich auf alle bisher geübten Verationen bei Gelegenheit von Declaration und Visitation! — Der Artikel 8. wiederholte das Versprechen, sich aller Handelsverbote zu enthalten, — aus dem Schifffahrtsvertrag von 1837.[3] — Also waren Rheinseeschiffe faktisch anerkannt! — Dennoch bewährte Holland wieder seine Meisterschaft in der Auslegung und ließ die Ostseeschiffe nicht durch. Ebenso verweigerte es der Kölner-Dampfschifffahrt den

[1] S. die deutsche Vierteljahrsschrift von 1839, III. Heft, den Aufsatz von Osiander, S. 172 Anmerk. — „Beleuchtung des Handelsvertrags mit den Niederlanden," (v. 1839).

[2] Vergl. die Vierteljahrsschrift l. c., S. 181 bis 189 und folgende, und die Vierteljahrsschrift v. 1841, III. Heft, den Aufsatz von Binzer, S. 350 und folg.

[3] Vierteljahrsschrift von 1841, III. S. 351.

Digitized by Google.

niederländischen Rhein, außer auf eine niederländische Konzession.[1]

Die Dampfschifffahrt war unterdessen seit mehr als 15 Jahren ein neues und unentbehrliches Element des Verkehrs geworden, das während der Existenz der Schiffergilden noch manche Anfechtung erlitt,[2] dann aber — seit 1831 — sich gewaltig Bahn brach, als ein schöner Vorbote des erhöhten Verkehrs der neueren Zeit! — Deutschland beginnt ein Handels- und Fabrikstaat zu werden. — Das Eine ist nicht lange mehr möglich ohne das Andere. Seit der Entstehung des deutschen Zollvereins erinnert sich Deutschland allmählich der alten Größe und Blüthe nicht ohne Bedauern! — Vielfach wird auch der Rhein belebt durch die Gegenseitigkeit des Verfahrens unter den Vereinsmitgliedern![3] —

[1] Den 31. Juli 1841. Die Konzession ward zwar nicht versagt, aber wie entspricht das der vielverheißenen Rheinfreiheit? (Vergl. das „Allgem. Organ für Handel und Gewerbe," 1841, Nr. 144 und 146.) Dagegen behauptet das Amsterdamer Handelsblad, welches stets zum Scheine die Friedensfahne des »laissez faire et laissez passer« aufsteckt, Oesterreich mache es an den Donaumündungen und Hannover bei Stade noch weit ärger. (S. Amsterdamer Handelsblad Nr. 3144.)

[2] Vergl. die A. A. Z. von 1825, Nr. 50, 60, 65, 119, 190 ꝛc., von 1826 Nr. 76 und 250, B.

[3] Preußen und die andern Zollvereinsstaaten, Nassau ausgenommen, erlassen vielfach die Zollabgaben auf dem Rhein, oder restituiren sie an den Empfänger. (S. „Allg. Organ für Handel und Gewerbe" v. 1841, Nr. 146.)

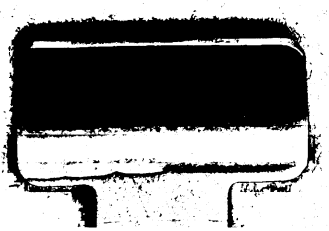
Digitized by Google

Welche Kräfte mußte nicht der menschliche Geist aufbieten, um die segensreiche Vermittlung auch der entferntesten Völker zu allseitigem Heile zu bewerkstelligen! Welcher technischen Anstrengungen, welcher Kriegs- und Friedensverhandlungen bedurfte es nicht, um nur einem Weltgedanken die Ausbreitung über die Erde möglich zu machen. Was auf diesem Gebiete geschieht, das geschieht für die Befreiung der Sklaven, die Emancipirung der Kolonien! —

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google

Google